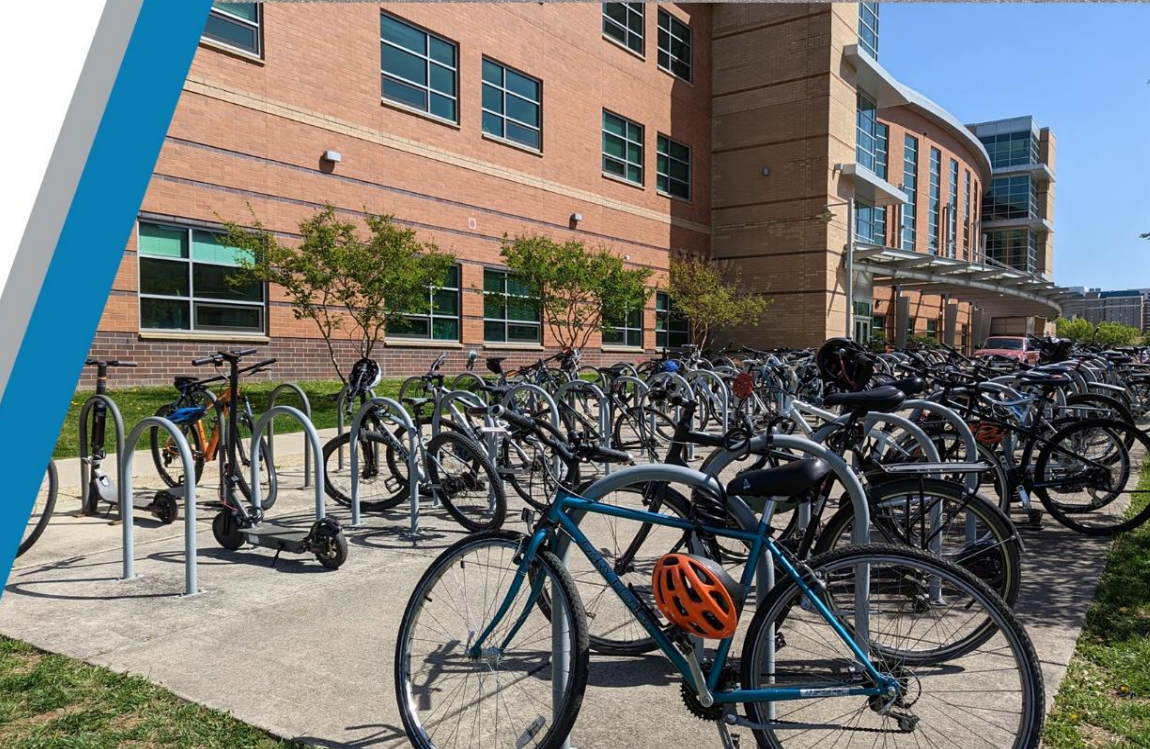


Informe semestral de Visión Cero

Departamento de Servicios
Ambientales (DES)

Ingeniería y Operaciones de
Transporte (TEyO)

Septiembre de 2023



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	5
VISION CERO EN EL CONDADO DE ARLINGTON	5
CRONOGRAMA DEL PROGRAMA	5
RENDIMIENTO DEL PROGRAMA	7
MEDIDAS DE LOS LOGROS	7
2023: PRINCIPALES LOGROS HASTA LA FECHA	11
RESUMEN DE LOS COMENTARIOS ANUALES SOBRE LA SEGURIDAD	22
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTIVIDADES	22
COMENTARIOS DESTACADOS.....	23
CÓMO EL EQUIPO DE VISION CERO ESTÁ UTILIZANDO ESTOS COMENTARIOS	24
2023: PRÓXIMAMENTE	25
APÉNDICES	30
1. GRÁFICOS DE LA CAMPAÑA MITIGACIÓN DE ACCIDENTES CRÍTICOS	30
2. GRÁFICOS DE DIVULGACIÓN DE LA CAJA DE HERRAMIENTAS	31
3. CUADRO DE ACTUALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE ACCIÓN	33



Resumen Ejecutivo

Resumen de las actividades de Visión Cero

El siguiente gráfico y el siguiente cuadro proporcionan un resumen de las actividades hasta agosto de 2023.



Resulting Infrastructure Improvements

- ✓ Installed **3** improvements and progressed designs at **18** hot spot locations
- ✓ Implemented **1** and initiated **15** improvements at critical crash locations
- ✓ Completed **10** quick-build projects and **2** safety-driven projects
- ✓ Installed **30** micro-mobility corrals
- ✓ Installed **14** school slow zone demonstration projects
- ✓ Installed over **10,000** linear feet of new or enhanced safety design elements

Principales logros en 2023 hasta la fecha	Próximamente en 2023
<ul style="list-style-type: none"> - Se revisaron 48 puntos de concentración de accidentes; se instalaron tres mejoras; hay 18 mejoras en progreso - Se realizaron dos auditorias de seguridad de HIN - Se evaluaron 31 ubicaciones de accidentes críticos - Se realizaron análisis del antes y después de las colisiones en 12 puntos de concentraciones de accidentes - Se recibieron +1,050 respuestas en línea y +400 interacciones de la comunidad en el Compromiso anual de seguridad - Se realizaron 12 análisis del antes y después de las colisiones en ubicaciones de puntos de concentraciones de accidentes anteriores - Se realizaron 10 proyectos de seguridad de desarrollo rápido - Se comenzó la construcción de 20 proyectos de seguridad de desarrollo rápido - Se completaron dos proyectos de capital de seguridad - Se programaron dos proyectos de capital de seguridad - Se recibió un proyecto de asistencia técnica de \$80,000 para abordar la conducción bajo la influencia de sustancias - Se modernizaron 14 zonas escolares/zonas de velocidad reducida - Se planificó la modernización de zonas escolares para 19 escuelas - Se respondió a más de 2,690 solicitudes públicas por cuestiones de seguridad con un promedio de conclusión de 14 días hábiles - Se organizaron +50 eventos con +1,000 asistentes - Se compartieron +15 campañas o iniciativas de divulgación - Se realizaron 329 controles de sillas de seguridad para niños - Se vendieron 1,719 tarjetas iRide para que los estudiantes tomen el transporte público hacia y desde la escuela - Se colaboró con el VDOT en 15 iniciativas de seguridad - Se agregaron 30 corrales de micromovilidad - Comenzó la evaluación de intersecciones no señalizadas y cruces a mitad de cuadra en las áreas con énfasis en la equidad. - Se publicó el Informe anual de accidentes de 2022 - Se actualizó la red de lesiones graves (HIN) - Se publicó y comenzó la implementación del Análisis de equidad en la seguridad del transporte - Se lanzó un proyecto piloto de seguridad de reductores de velocidad tácticos - Participamos en la selección de un proveedor para el cumplimiento automatizado (cámaras de luz roja y de velocidad) - Se prepararon los criterios y los parámetros para el próximo programa de cámaras de velocidad del condado - Se relanzó la campaña Mitigación de accidentes críticos y se introdujo un nuevo elemento de educación en la calle - Se desarrolló un video de capacitación para el personal de Visión Cero - Colaboramos con partes interesadas externas y APS en varias iniciativas de seguridad - Se agregaron opciones para informar preocupaciones sobre scooters y bicicletas eléctricas en Informe un problema 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar cuatro auditorias de seguridad de HIN - Continuar con la construcción o el desarrollo de planes para +20 proyectos de seguridad de desarrollo rápido - Continuar la programación y la construcción de +14 proyectos de capital de seguridad. - Continuar con los estudios de velocidad en todos los corredores con límites de velocidad de 30 mph o más (en la actualidad, se recopilan datos en +17 corredores) - Finalizar los planes para las 19 modernizaciones de zonas escolares restantes (que se instalarán en 2024) - Completar la implementación sistémica de cuatro herramientas en todo el condado - Desarrollar análisis del antes y después de mejoras e instalaciones de herramientas - Finalizar los requisitos del análisis de seguridad del plan del sitio para los planes de sitios dentro del Análisis del Transporte Multimodal - Completar la revisión y las mejoras de los puntos de concentraciones de accidentes de 2022 - Finalizar la lista de puntos de concentraciones de accidentes de 2024 - Implementar las recomendaciones del Análisis de la equidad en la seguridad del transporte - Iniciar una campaña regional de recursos y concientización sobre la conducción bajo la influencia de sustancias - Coordinar con VDOT sobre iniciativas de seguridad - Desarrollar el Paquete Legislativo de 2024 para la Asamblea General

Introducción

Visión Cero en el condado de Arlington

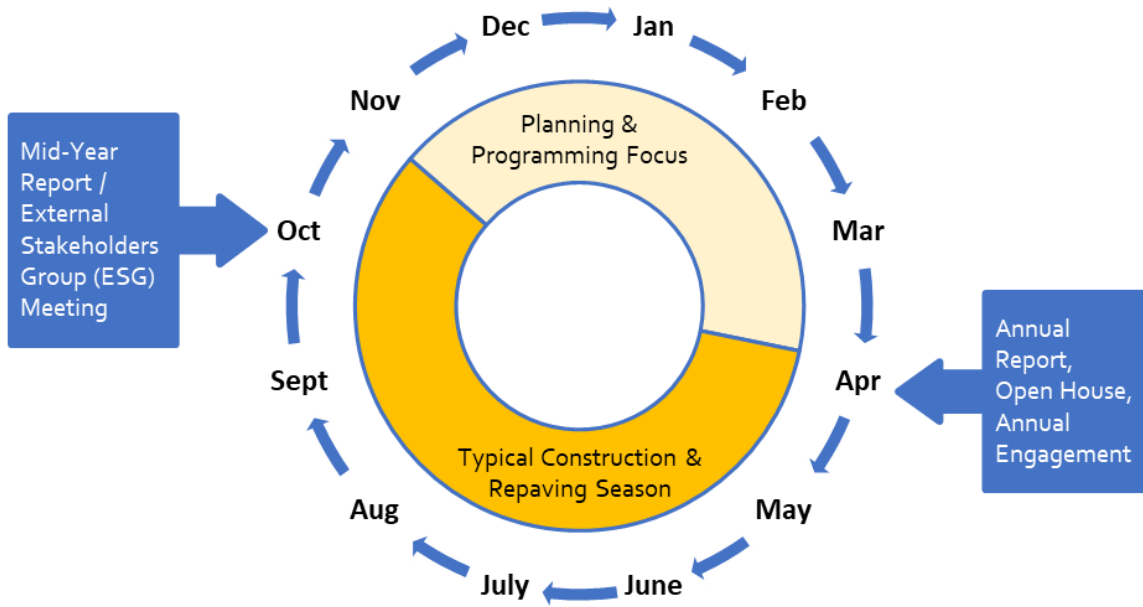
Visión Cero es una estrategia reconocida internacionalmente para eliminar todas las muertes y daños graves causados por accidentes de tráfico, a la vez que aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos. En mayo de 2021, la Junta del Condado de Arlington adoptó un [Plan de Acción de Visión Cero a cinco años](#) para trabajar hacia nuestra meta de tener cero muertes y heridos graves en nuestro sistema de transporte para el 2030. El Plan de Acción identifica áreas específicas de seguridad claves, acciones que mejoran la seguridad en cada área específica, y medidas para hacer un seguimiento de nuestro progreso hacia la eliminación de heridas graves y mortales en el transporte en el condado de Arlington para el 2030.

Cronograma del programa

El cronograma que se encuentra a continuación muestra hitos fundamentales y plazos de presentación de informes durante el lapso de cinco años del Plan de Acción. Durante este tiempo:

- Implementaremos elementos de acción, revisaremos sus resultados e identificaremos los siguientes pasos en un proceso iterativo y colaborativo. Somos conscientes de que las acciones descritas en el plan pueden cambiar durante el período de cinco años, por lo que proporcionaremos actualizaciones en el sitio web del proyecto y por correo electrónico, a las que puede suscribirse para recibir en el [sitio web](#) de Visión Cero.
- Publicaremos un Informe anual y organizaremos una reunión pública todos los años para compartir el progreso. [Haga clic para visualizar el Informe anual de 2023](#).
- Recopilaremos comentarios sobre nuestro progreso todos los años y compartiremos un resumen en el Informe de mitad de año. Este documento es el tercer Informe de mitad de año.
- Organizaremos verificaciones de mitad de año con el Grupo de Partes Interesadas Externas para recopilar visiones y contribuciones adicionales sobre el progreso del programa.

Cronograma típico del programa Visión Cero de Arlington



- | | |
|--|---|
| <p>Year-Round Activities:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Crash, High Injury Network (HIN), and Hot Spot Analysis ✓ Community Reports Responses ✓ Collaboration and Communication | <p>Multi-Year Activities:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ HIN Update (every three years) ✓ Hot Spot Analysis (every two years) ✓ Action Plan Update (2025) |
|--|---|



Rendimiento del programa

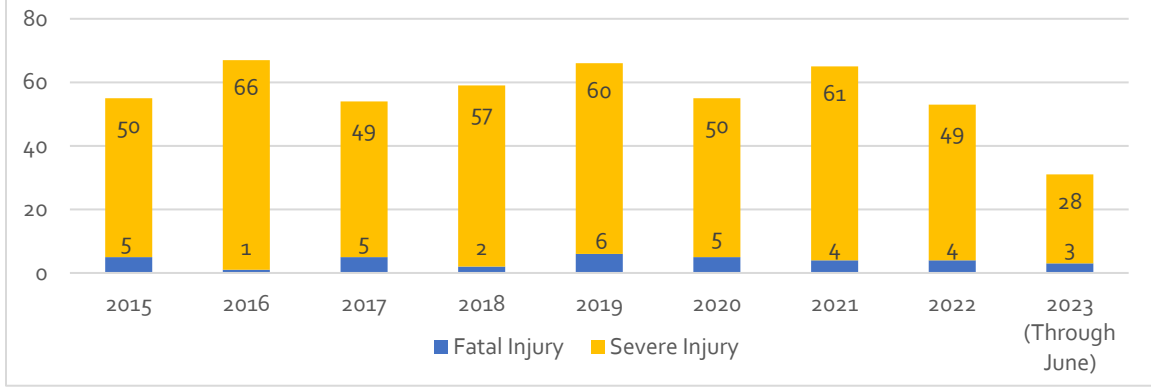
Como se define en el Plan de Acción, las referencias del desempeño para el programa de Visión Cero son un conjunto de medidas que ayudan a evaluar el progreso hacia alcanzar cero muertes y heridos graves en el sistema de transporte y también a evaluar el progreso al abordar nuestras áreas específicas claves para mejorarlas. El rendimiento del programa se mide rigurosamente para concentrar los recursos en las áreas más críticas.

Medidas de los logros

El siguiente cuadro y tablas proporcionan un resumen de las medidas de los logros de Visión Cero expuestas en el Plan de Acción. Esto incluye **datos de accidentes desde el 1 de enero al 30 de agosto de 2023** (el último conjunto de datos disponible de la base de datos del Departamento de Vehículos Motorizados [DMV]/Departamento de Transporte de Virginia [VDOT]). Para obtener datos de accidentes completos por ubicación, tipo y tendencia desde el 2013, visite el [Tablero sobre accidentes](#) de Visión Cero.

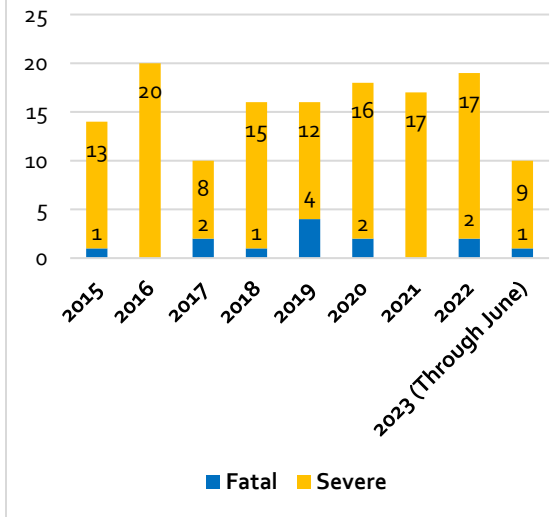
	Mortal	Daños graves	Daños visibles	Daños no visibles/posibles	Daños materiales únicamente	Total
Total de accidentes	3	28	195	25	727	978
Accidentes en intersecciones	2	16	108	9	301	436
Accidentes con peatones	1	9	37	4	0	51
Accidentes con bicicletas	0	1	14	0	6	21
Accidentes relacionados con el consumo de alcohol	1	3	23	0	65	92
Accidentes relacionados con el exceso de velocidad	2	8	37	6	167	220
Accidentes relacionados con una distracción	0	5	31	2	146	184
Accidentes en áreas de trabajo	0	1	5	1	11	18
Accidentes en la red de lesiones graves	0	12	67	6	168	253
Accidentes en las Áreas con Énfasis en la Equidad	0	8	98	7	295	408

Historial del total de accidentes graves y mortales

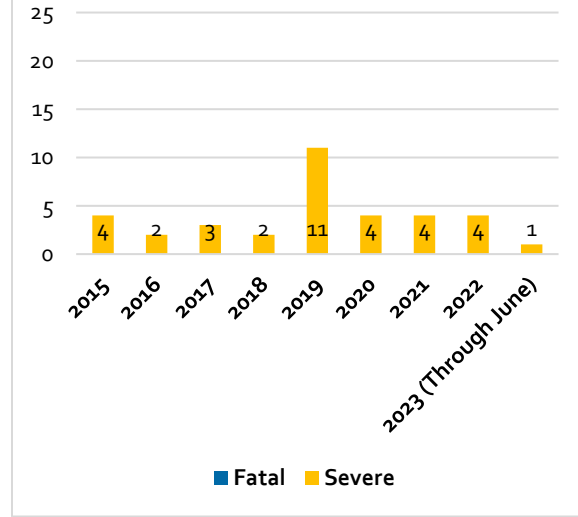


Datos de accidentes de peatones y ciclistas

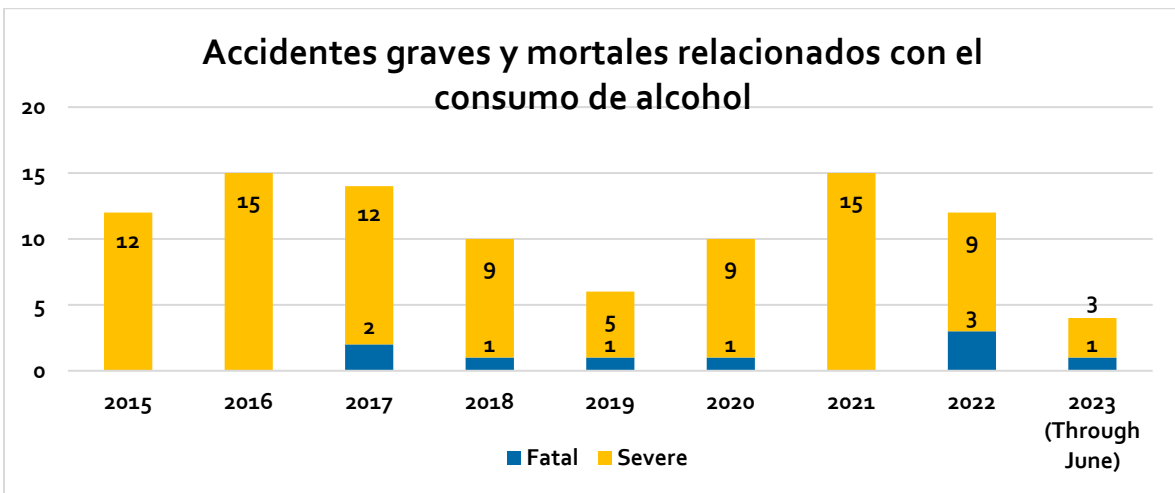
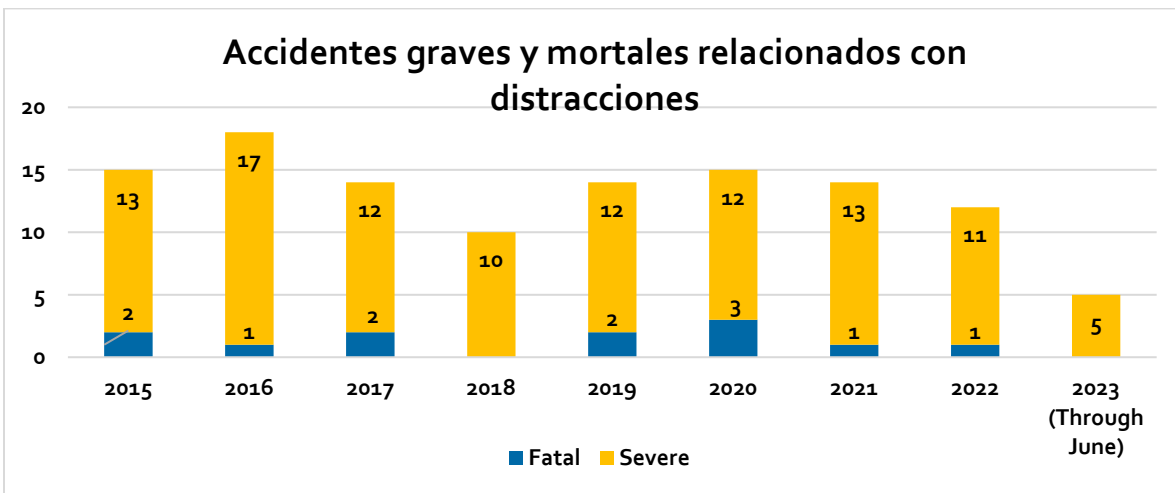
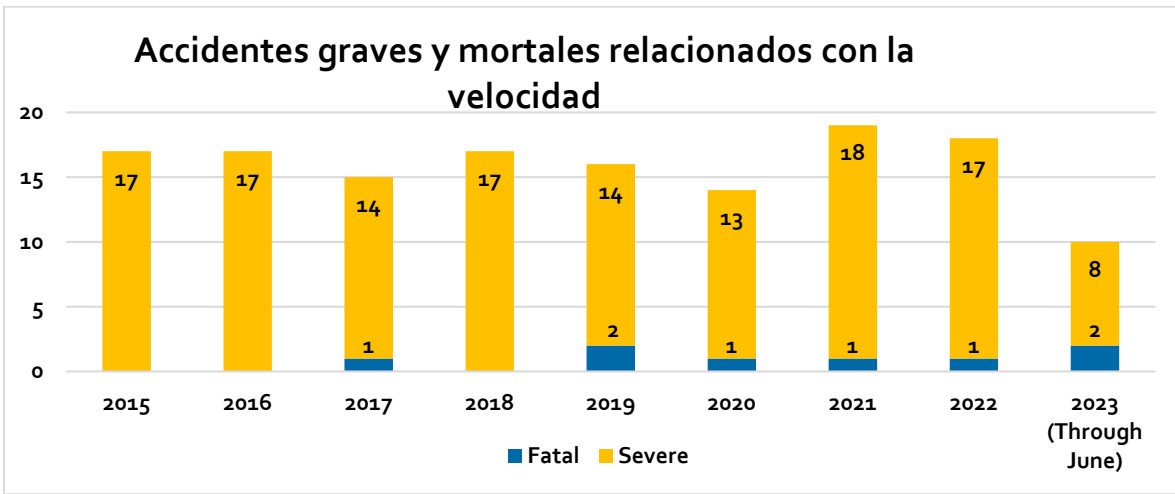
Accidentes graves y mortales relacionados con peatones



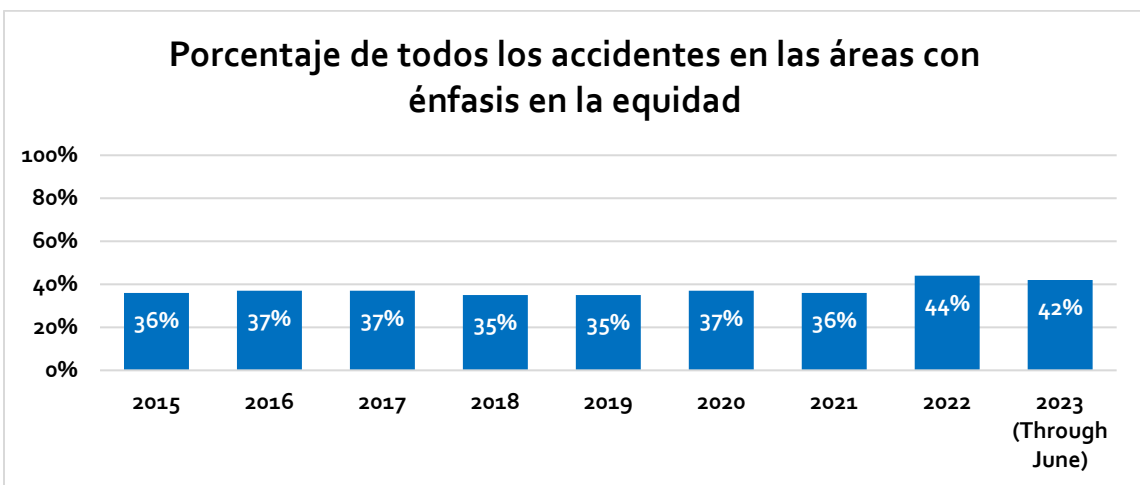
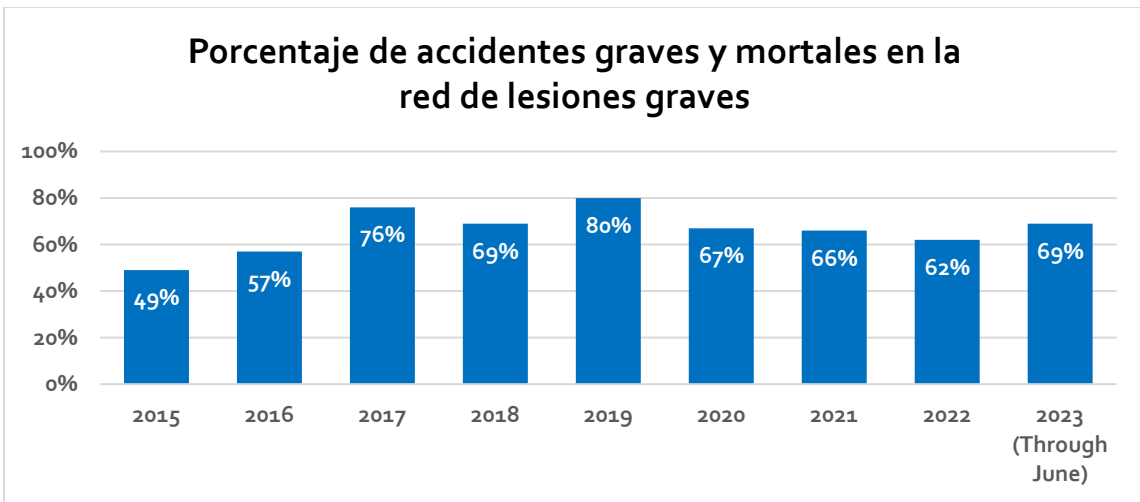
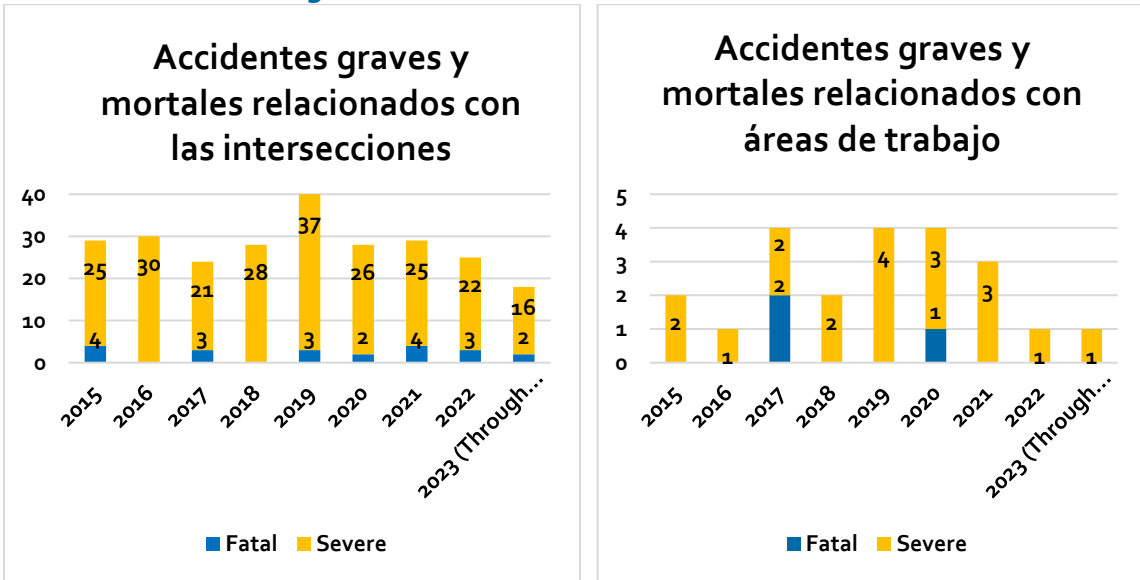
Accidentes graves y mortales relacionados con bicicletas



Datos de accidentes según factores del accidente



Datos de accidentes según ubicación del accidente



2023: Principales logros hasta la fecha

En esta sección se resume el progreso que hemos logrado en la implementación de cada elemento de acción en el Plan de Acción de Visión Cero en 2023. Los logros de elementos individuales en el último año se incluyen en cada tema del Elemento de acción. Cada punto enumerado (p. ej., A1) es un Objetivo del Plan de Acción. En el Plan, cada Objetivo tiene al menos un Elemento de acción relacionado, pero la mayoría de los Objetivos tiene varios elementos. Encontrará un cuadro con las actualizaciones relacionadas con todos los Objetivos y Elementos de acción en el Apéndice.

A3: Análisis anual de accidentes: conclusión del Programa de Puntos Críticos de 2022 y Nuevos Puntos Críticos de 2024

El [Plan de Acción de Visión Cero](#) establece que el equipo de Visión Cero realizará revisiones de los puntos críticos de todos los accidentes informados para identificar las intersecciones o ubicaciones individuales que experimentan una gran cantidad de accidentes. Este análisis brindará información sobre la implementación de medidas de mitigación de accidentes de desarrollo rápido. Los puntos críticos se identifican por accidentes de vehículos, bicicletas y peatones. El personal del condado revisa cada ubicación e identifica/añade mejoras de seguridad que reducirán los accidentes. Completamos una revisión de los 38 puntos críticos recientemente identificados y diez puntos críticos previamente identificados. Se instalaron tres mejoras (a lo largo de Wilson Blvd en N Fillmore St, N Oak St y N Rhodes St), 18 mejoras están en progreso y otras mejoras se están planificando o ya están en progreso como parte de un proyecto preexistente. También hay 21 ubicaciones (todas ellas puntos críticos identificados) bajo reevaluación.

A3: Análisis anual de accidentes: Implementación del análisis sistemático de accidentes

Utilizamos análisis sistémicos para identificar los factores de riesgo comunes que contribuyen a los accidentes y luego utilizamos esa información para identificar y abordar esos factores de riesgo en todo el condado para prevenir los accidentes de forma proactiva. En otras palabras, allí donde vemos un tipo específico de problema en una ubicación, intentamos solucionar ese problema en todas partes. Por ejemplo, si notamos que hay varios accidentes con peatones cerca de paradas de autobús, podemos evaluar las condiciones cerca de todas las paradas de autobús para identificar áreas en las que se corre el riesgo de sufrir accidentes. Estamos comenzando la implementación de tratamientos de seguridad sistemáticos en las áreas de riesgo que identificamos en todo el condado, comenzando por las áreas con énfasis en la equidad. El primer paso, la evaluación de intersecciones no señalizadas y cruces a mitad de cuadra, actualmente está en marcha. El próximo paso será el desarrollo de planes de señalización, marcado, delineado, mejoras geométricas y otros tratamientos de seguridad. Consulte el [sitio web](#) para obtener más información.

A3: Análisis anual de accidentes: se publicó el Informe anual de accidentes del 2022

Revisamos los accidentes de 2022 en detalle para identificar tendencias y patrones espaciales en el informe anual de accidentes. Esta revisión anual nos permite comprender si cualquier ubicación en el condado experimentó una gran cantidad de accidentes en el año anterior, así como ver si hay cambios en los comportamientos, los modos o las características de infraestructura más comúnmente involucrados en los accidentes. Este informe se publica en la [página Mapas y datos de seguridad](#). En general, la cantidad de accidentes en 2022 fue aproximadamente un 15% mayor que en 2021, pero aun así un 18% menor que en 2019 (condiciones previas a la pandemia). Hubo una disminución de los accidentes graves y mortales en comparación con años anteriores.

A3: Análisis anual de accidentes: actualización de la red de lesiones graves (HIN)

La [red de lesiones graves \(HIN\) de Visión Cero](#) de Arlington identifica las calles del condado que tienen un número relativamente alto de accidentes mortales y lesiones graves. En el [Plan de Acción de Visión Cero](#), nos comprometimos a actualizar la HIN cada tres años. A principios de 2023, actualizamos la HIN para incluir datos de 2018 a 2022 (el conjunto completo de datos de cinco años más reciente). También actualizamos la metodología de identificación de la HIN para considerar los niveles de lesiones, los tipos de carreteras y el análisis de densidad de escala móvil. La red HIN actualizada resultante cubre aproximadamente el 7% de todas las carreteras y representa el 52% de los accidentes con lesiones mortales, graves o no graves en Arlington. Los detalles sobre la metodología para identificar la HIN de 2023 están disponibles en el [documento de la metodología](#).

A3: Análisis anual de accidentes: auditorías de la nueva Red de Lesiones Graves (HIN)

Desarrollamos un cronograma de tres años para realizar las auditorías de seguridad (ver más abajo) y comenzamos las auditorías para los corredores de la HIN recientemente identificados, comenzando con aquellos que no se habían auditado anteriormente.

- N Lynn St fue el primer segmento y se auditó en junio. Este corredor era una prioridad debido a una gran cantidad de accidentes con peatones/bicicletas y a una próxima repavimentación del corredor programada para 2024, que podría brindar la oportunidad de realizar cambios significativos en el diseño de la carretera.
- Washington Blvd fue el segundo nuevo segmento y se auditó en julio de 2023. Este corredor también era una prioridad debido a la próxima repavimentación programada para 2024, que podría brindar la oportunidad de realizar cambios significativos.

2023	2024	2025
N Lynn St	Columbia Pike	Army Navy Dr
Washington Blvd	Wilson Blvd	Langston Blvd (west)
S George Mason Dr	S Walter Reed Dr (south)	Clarendon Blvd
S Hayes St	Henderson Rd	N Quincy St
S Fern St	S Courthouse Rd	2 nd St S
Langston Blvd (east)	N Monroe St	S Manchester St

Cronograma tentativo de auditorías de seguridad de redes con alto índice de lesiones:

Este año implementaremos un nuevo formato de documentación de auditorías para agilizar su aplicación y poder realizar más auditorías al año. Por lo general, la documentación estará disponible en un plazo de cuatro meses posteriores a cada auditoría y podrá consultar la documentación y las actualizaciones en la [página de Auditorías de seguridad de corredores de HIN](#).

A4: Análisis de la equidad: implementación de recomendaciones y análisis de la equidad

En la primavera de 2023, publicamos el [Análisis de equidad en la seguridad del transporte](#), que revisó los accidentes y otros datos con el fin de identificar y comprender las desigualdades en el acceso a un transporte seguro en todo Arlington. El análisis confirmó que hay vecindarios en Arlington que históricamente han estado sobrerrepresentados en los datos de accidentes y subrepresentados en las respuestas a las peticiones de seguridad relacionadas con el transporte.

Los hallazgos del análisis dieron como resultado 10 elementos de acción para garantizar lo siguiente:

- Somos proactivos a la hora de abordar las necesidades de infraestructura con una perspectiva de equidad.
- Creamos una plataforma para dar prioridad a los proyectos de seguridad en los vecindarios más desfavorecidos.
- Nos aseguramos de que los canales de información sean claros y accesibles para todos los miembros de la comunidad.

Hemos comenzado la implementación de los elementos de acción que surgen del informe Análisis de la equidad en la seguridad del transporte y continuaremos ampliando y mejorando este trabajo mediante lo siguiente:

- Priorizando los análisis y proyectos de seguridad en las áreas con énfasis en la equidad (puntos críticos, inventarios sistémicos)
- Mejorando la seguridad en las intersecciones dentro de las áreas con énfasis en la equidad (puntos críticos, inventarios sistémicos)
- Mejorando la infraestructura peatonal dentro de las áreas con énfasis en la equidad (puntos críticos, inventarios sistémicos)
- Promocionando la coherencia de los mensajes de seguridad, la infraestructura y las políticas con socios regionales (analizadas en las reuniones de coordinación regional)
- Centrando la seguridad del tráfico y la divulgación de Visión Cero en las áreas con énfasis en la equidad (incluidos eventos educativos sorpresa planificados cada trimestre)
- Aplicando una lista de verificación de participación equitativa a Visión Cero y a otras actividades de divulgación en materia de transporte (lista de verificación finalizada, publicada y en uso disponible en el [apéndice](#) del informe Análisis de la equidad en la seguridad del transporte)

También hemos compartido los hallazgos de este estudio tanto a nivel regional (en la [Cumbre de Visión Cero](#) de 2023 de la [Asociación de Ciclistas del Área de Washington](#)) y nivel nacional (en la serie "Fundamentos de la planificación de acciones de Visión Cero" de la [Red de Visión Cero](#) en una conversación para centrar la equidad en la planificación y los trabajos de seguridad vial).

A5: Revisión de accidentes críticos

La policía de Arlington, la policía estatal, los ingenieros/planificadores de transporte, los representantes de salud pública y un representante del administrador del condado participan en una revisión trimestral e interdisciplinaria de todos los accidentes críticos. Las revisiones dan como resultado elementos de acción que pueden basarse en ingeniería, educación o cumplimiento. En lo que va de 2023, hemos revisado un total de 31 accidentes críticos. Se ha instalado una mejora y se están evaluando otras 15 mejoras (de este año y de años anteriores). Para obtener más información sobre las revisiones y respuestas a accidentes críticos, visite la [página Mapas y datos de seguridad](#).

A7: Resultados del análisis comparativo anual de seguridad y próximos pasos

En abril de 2023, llevamos a cabo nuestro compromiso anual de seguridad. Distribuimos materiales de divulgación multilingües (incluidos carteles en el césped y calcomanías para la calle); organizamos una jornada de puertas abiertas de Visión Cero; y realizamos seis eventos sorpresa en áreas de todo el condado cerca de los corredores de HIN, puntos críticos o en áreas

con énfasis en la equidad. Organizamos grupos focales, con énfasis en las partes interesadas de la escuela, incluidas conversaciones con los estudiantes y los padres con respecto a la seguridad alrededor de las escuelas y para los estudiantes. Recibimos más de 1,050 respuestas al formulario en línea y tuvimos más de 400 interacciones con la comunidad en los eventos sorpresa. Los hallazgos y los próximos pasos del compromiso se detallan en la siguiente sección de este informe (“Resumen de los comentarios anuales sobre la seguridad”) y se detallan en un informe proporcionado en la [página Involúcrese](#).

A8: Estudios del antes y el después

El Plan de acción establece que revisaremos la eficacia de las medidas de mitigación de la seguridad del transporte (incluidos tanto los equipos como las políticas) mediante la evaluación de las condiciones antes y después de la implementación. Estos estudios del antes y después brindarán información para las futuras políticas y la aplicación de dichas medidas de mitigación.

Realizamos 12 análisis del antes y después de las colisiones en ubicaciones de puntos críticos anteriores en lo que va de 2023, que pueden encontrarse en la [página Estudios de seguridad de antes y después](#). La mayoría de estos análisis han demostrado que las mejoras de seguridad instaladas han reducido con éxito los accidentes. Con respecto a las ubicaciones donde los accidentes no han disminuido, identificamos y estamos tomando medidas adicionales para agregar capas adicionales de tratamiento de seguridad.

B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad: Proyectos de construcción rápida

Hasta julio de 2023, hemos desarrollado diez [proyectos de seguridad de desarrollo rápido](#). A continuación, se proporcionan enlaces para obtener más información, si están disponibles:

- [26th St S y S Ives St](#)
- [7th Rd S entre S Carlin Springs Rd y S Jefferson St](#)
- [N Ohio St y 30th St N \(táctico\)](#)
- [N Rolfe St y 14th St N](#)
- [Washington Blvd y 19th Rd N](#)
- [Williamsburg Blvd desde N Potomac St hasta John Marshall Dr \(táctico\)](#)
- [Wilson Blvd, cruce a mitad de cuadra en Rosslyn](#)
- N Ohio St y 18th St N (hoja de descripción general en progreso)
- N Fairfax Dr y N Jefferson St (hoja de descripción general en progreso)
- Nelly Custis Dr y N Quincy St (hoja de descripción general en progreso)

B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad: proyectos de capital de seguridad

En lo que va de 2023, hemos ejecutado proyectos de capital de seguridad en dos ubicaciones.

- [12th St S, S Eads St hasta S Clark St](#): Mejoras en el paisaje urbano
- [S Arlington Ridge Rd y S June St/28th St S](#): Mejoras para peatones

B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad: proyectos de capital

En lo que va de 2023, dos proyectos de seguridad se elevaron para mejoras de seguridad de capital: (1) la intersección de N George Mason Dr y N Park Dr and (2) la intersección de N Glebe Rd y Cathedral Ln. Trabajaremos para programar más mejoras de seguridad en el Plan de Mejoras de Capital para el año fiscal 2025/2026 más adelante en 2023.

B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad: oportunidades de subvenciones y financiamiento

Arlington presentó una solicitud al Programa de Subvenciones de Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A) del Departamento de Transporte de los EE. UU. La solicitud respaldará mejoras de capital importantes en el intercambio de Washington Blvd y Arlington Blvd, incluida la adición de dos señales de tráfico y áreas mejoradas de unión/divergencia.

La [Junta de Planificación del Transporte \(TPB\) de la Región de la Capital Nacional seleccionó una propuesta](#) encabezada por el equipo de Visión Cero de Arlington como uno de los ocho proyectos de planificación local para mejorar la seguridad vial en toda la región. El proyecto recibió el monto máximo de adjudicación de \$80,000 como beneficiario del Programa Regional de Seguridad Vial (RRSP) de TPB para el año fiscal 2024. Consulte más detalles sobre este proyecto en la sección “2023: Próximamente” de este informe.

Monitoreamos de manera activa otras oportunidades regionales, estatales y federales y buscamos fondos estratégicamente para ayudar a respaldar y financiar las mejoras de seguridad.

B6: Directrices y estándares: modernizaciones de zonas escolares de velocidad reducida

En la primavera de 2023, instalamos la [segunda fase de modernizaciones de las zonas escolares y las zonas escolares de velocidad reducida](#) en 14 escuelas:

- Alice West Fleet Elementary + Jefferson Middle
- Barrett Elementary School
- Campbell Elementary + Carlin Springs Elementary + Kenmore Middle
- Montessori School of Arlington + Arlington Community High + Arlington Career Center
- Nottingham Elementary
- Swanson Middle School
- Williamsburg Middle + Discovery Elementary
- Yorktown High

También desarrollamos planes conceptuales para modernizar todas las zonas escolares restantes (incluidas las escuelas públicas y escuelas privadas con más de 100 estudiantes). Nos reunimos con el personal de cada escuela para confirmar los segmentos de las zonas escolares y conversar sobre otras preocupaciones de seguridad en el transporte específicas de la escuela. Es probable que estas modernizaciones de zonas escolares de fase tres se instalen en el invierno o la primavera de 2024. Consulte la [página de Herramientas y directrices](#) para obtener información actualizada sobre el proceso de remodelación de las zonas escolares.

B7: Caja de herramientas de seguridad multimodal: Proyectos piloto

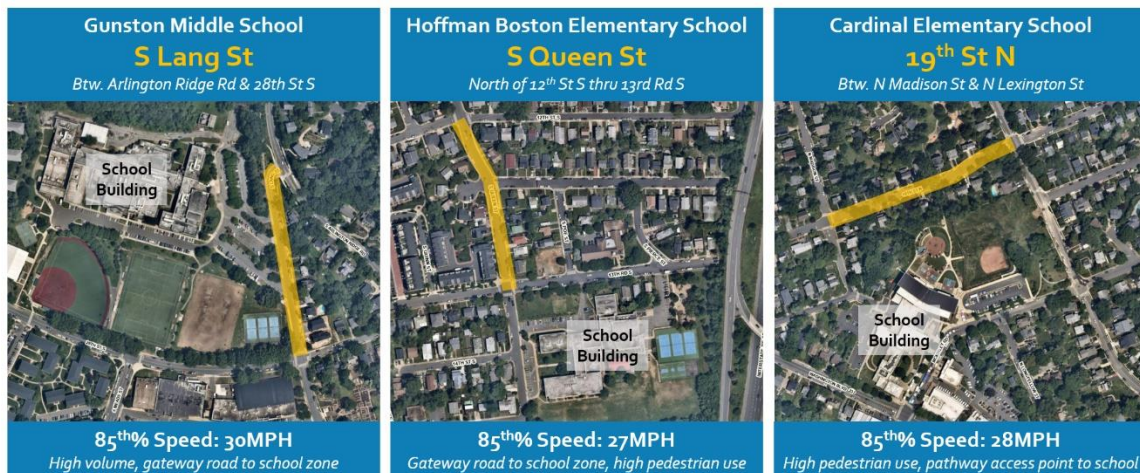
Cuando aplicamos una nueva herramienta o estrategia de seguridad por primera vez o en un nuevo tipo de ubicación, se denomina proyecto piloto de seguridad. Los proyectos piloto suelen utilizar materiales temporales para que puedan instalarse, ajustarse y retirarse con facilidad. También se pueden estudiar para diseñar e instalar el diseño permanente más eficaz.

En el otoño de 2023, instalaremos un reductor de velocidad táctico piloto. Debido a una moratoria de todo el condado sobre nuevos reductores de velocidad establecida por la Junta del Condado, Arlington no ha agregado nuevos reductores de velocidad en la última década. Este piloto reintroducirá los reductores de velocidad a través de un proyecto piloto limitado centrado en la reducción de la velocidad en las zonas escolares de velocidad reducida, donde la introducción de límites de velocidad de 20 mph no ha reducido la velocidad. El proyecto

instalará reductores de velocidad tácticos porque son fáciles de instalar y remover si el piloto debe finalizar o si se necesita mantenimiento del pavimento. Son rentables y están fabricados con material 100% reciclado.

El personal recopiló datos de velocidad en los segmentos de zonas escolares de velocidad reducida de 20 mph instalados durante la primera ronda de modernizaciones de zonas escolares a principios de 2022. Centramos la recopilación de datos en los segmentos de la carretera que eran candidatos viables para reductores de velocidad y, en última instancia, seleccionamos tres ubicaciones con las velocidades más altas para el piloto. Esto incluye Gunston Middle School, Hoffman Boston Elementary School y Cardinal Elementary School.

Se monitorizará cada sitio y se recopilarán datos de velocidad a modo de seguimiento en el invierno de 2023. También organizaremos un evento de participación pública piloto de retroalimentación para conocer las experiencias de los miembros de la comunidad con el proyecto piloto. En función de los datos y los comentarios, es posible que se consideren otras ubicaciones de reductores de velocidad en las zonas escolares de velocidad reducida después de este proyecto piloto inicial.



B8: Aplicación basada en datos/equitativa: expansión del cumplimiento automatizado

Recibimos permisos del Departamento de Transporte de Virginia (VDOT) para la instalación de monitoreo fotográfico de luz roja (cámaras de luz roja) en seis intersecciones:

- Columbia Pike y S Queen St y rampas de S Washington Blvd
- Wilson Blvd y N Lynn St
- 10th St N y N Barton St
- Langston Blvd y Kirkwood Rd/N Spout Run Pkwy
- Langston Blvd y rampa de salida de Eastbound I-66 (Salida 72)
- Rampa de salida de Westbound I-66 y N Lynn St (Salida 73)

Debido a la adquisición en curso de un proveedor del programa de monitoreo fotográfico, la instalación de cámaras de luz roja en las intersecciones mencionadas anteriormente está en suspenso y continuará tan pronto como se ejecute el nuevo contrato. Además, el programa de monitoreo fotográfico de la velocidad también comenzará con la entrada en vigencia del nuevo contrato.

Con el fin de prepararnos para el lanzamiento del monitoreo fotográfico de la velocidad (cámaras de velocidad), hemos desarrollado:

- Directrices para el programa de cámaras de velocidad en las zonas escolares con el fin de establecer cuándo y dónde deben desplegarse. Estas directrices se finalizarán una vez que se formalice el contrato con el proveedor y pueda confirmar los detalles específicos para el programa de Arlington.
- Una metodología de colocación de cámaras de velocidad que considera y clasifica todas las zonas escolares del condado para colocar un sistema de cámaras de velocidad giratorias. Esta metodología considerará el historial de accidentes, la velocidad vs. los límites de velocidad, las áreas de énfasis en la equidad, las zonas escolares de caminata y los volúmenes de vehículos. La metodología para la colocación de cámaras de velocidad y las clasificaciones se publicarán antes del lanzamiento del programa.
- Materiales de participación pública sobre cámaras de seguridad para informar a los miembros de la comunidad sobre el lanzamiento del programa. La información y las comunicaciones se publicarán más cerca del inicio del programa.

Se compartirá más información sobre la expansión del programa de cámaras de luz roja y el lanzamiento del programa de cámaras de velocidad a través de los canales de mensajería del condado y se publicará en la [página Herramientas y directrices](#).

C2: Canales accesibles de comentarios: respuesta de la comunidad a los problemas de seguridad

Desde el 1 de enero hasta el 30 de junio de 2023, recibimos 2,698 solicitudes públicas relacionadas con seguridad o mantenimiento. El tiempo promedio para que completáramos una solicitud de servicio fue de 14 días laborables (excluidos los fines de semana/días festivos) o 18 días calendario. Estos números son más altos que en el pasado porque comenzamos a rastrear más investigaciones en el sistema; el sistema ahora incluye todas las investigaciones de seguridad de tráfico, problemas de mantenimiento del tráfico (MOT), informes de bloqueo de calles/aceras/carriles para bicicletas y problemas con scooters.

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: Programas de educación y respaldo

El desarrollo del conocimiento de la comunidad es imprescindible para lograr nuestro objetivo de cero muertes o lesiones graves en el sistema de transporte. El Departamento de Comunicación de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias, la Oficina de Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (incluidos BikeArlington y WalkArlington) y el Departamento de Policía del Condado de Arlington (ACPD) son los líderes clave de muchas de estas iniciativas de divulgación en la comunidad centradas en el transporte.

En lo que va de 2023, el condado ha organizado más de 50 eventos con un total de más de 1,000 asistentes. Además, el condado ha participado en más de 15 campañas o iniciativas adicionales para ayudar a fomentar los viajes multimodales seguros. A continuación, se ofrece un detalle de estos programas educativos comunitarios organizados en lo que va de 2023 por cada proveedor.

Las clases y los eventos incluyen lo siguiente:

- Comunicaciones de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias
 - Se organizaron clases de Until Help Arrives (Hasta que llegue la ayuda, UHA). 12 clases/150 asistentes
 - Se organizaron capacitaciones de UHA para el personal del condado: siete clases/122 asistentes
- Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS):

- Se ofrecieron clases de ciclismo para adultos: cuatro clases/75 asistentes
- Se ofreció un recorrido en bicicleta en la infraestructura para bicicletas de National Landing: tres eventos/25 asistentes
- Se organizó un rodeo en bicicleta: un evento/20 asistentes
- Promoción de descuentos para miembros de Capital Bikeshare para residentes de bajos ingresos y promoción de la seguridad y distribución de cascos a través del Programa de Socios de la Comunidad: 12 eventos, 308 asistentes y 94 códigos
- Se ofrecieron demostraciones de estaciones, demostraciones de bicicletas, clases para aprender a andar y paseos en grupo de Capital Bikeshare con el fin de promover la seguridad y enseñar a los residentes cómo usar Capital Bikeshare a través del Programa de Socios Comunitarios: tres eventos/nueve asistentes
- Asistimos a eventos de divulgación en universidades locales para promover Capital Bikeshare; material informativo sobre el ciclismo en Arlington y opciones de transporte en Arlington: dos eventos/99 asistentes
- Se ofreció información de Capital Bikeshare y opciones de transporte a los empleados de Amazon en la Jornada de puertas abiertas de Amazon: un evento/150 asistentes
- Se organizó el Art Cycle Ride (un circuito de 3.8 millas alrededor de Ballston para instalaciones de arte público) durante el que los asistentes aprendieron sobre los caminos de bajo esfuerzo y la infraestructura para bicicletas en Ballston y Clarendon: un evento/13 asistentes
- ACPD:
 - La Unidad Auxiliar inspeccionó 329 asientos de seguridad para niños a través del [programa de inspección de asientos de auto del condado](#). (hasta mediados de agosto)
 - Detalle de la aplicación de alta visibilidad del ACPD ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Día de Agradecimiento a los Guardias de Cruce ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Sober Ride Vehicle del ACPD implementado como una herramienta educativa de alta visibilidad contra la conducción en estado de ebriedad ([Tweet](#) | [Tweet](#) | [Facebook](#) | [Facebook](#))
 - Feria de salud y bienestar de Marymount: educación contra la conducción en estado de ebriedad ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Campaña Street Smart de Metropolitan Washington Council of Governments (MWCOCG): eventos de aplicación de alta visibilidad el 19 de abril y el 2 de mayo ([Comunicado de prensa](#) | [Tweet](#) | [Facebook](#) | [Facebook](#))
 - Día Nacional de Bicicletas, Peatones y Rodados ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Desfiles comunitarios del 4 de julio [Tweet](#) | [Facebook](#)

Las campañas, los mensajes u otras iniciativas de divulgación incluyen lo siguiente:

- Comunicaciones de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias:
 - Se publicó una serie de cinco videos de capacitación sobre Stop-the-Bleed como parte del programa de concientización de UHA con el apoyo del Grupo de Videos de Arlington
- Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS):
 - Se donaron marcadores para el día escolar de Rutas seguras a la escuela para peatones, bicicletas y rodados de las APS
 - Se colocaron señales de protocolo de caminos a lo largo de múltiples caminos
 - Se realizó una entrevista en vivo con Marcella Robertson de WUSA 9 para promover el uso y la seguridad de bicicletas durante el Día de Ir al Trabajo en Bicicleta

- Se trabajó con las APS para vender y distribuir pases de transporte iRide con descuento o gratis a los estudiantes en las escuelas a través de Mobile Commuter Store; en las ubicaciones de Commuter Store; y en los eventos de presentación en la escuela: se vendieron 1,719 tarjetas
- ACPD:
 - Educación sobre el cinturón de seguridad de Love Clicks ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Campaña "Fans Don't Let Fans Drive Drunk " (Los aficionados no dejan que los aficionados conduzcan ebrios) de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras ([Comunicado de prensa](#) | [Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Seguridad de las motocicletas ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Sober Ride de Washington Regional Alcohol Program (WRAP): Día de San Patricio ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Educación sobre el cinturón de seguridad del DMV ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Campaña Street Smart de MWCOC ([Comunicado de prensa](#) | [Tweet](#) | [Facebook](#) | [Facebook](#))
 - Sober Ride de WRAP: Cinco de Mayo ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Revisar Andes de Cerrar de la NHTSA: Día de Prevención del Golpe de Calor ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Sober Ride de WRAP: 4 de julio ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Campaña Click it or Ticket de la NHTSA ([Comunicado de prensa](#) | [Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Aspecto destacado de la Sección de Operaciones Especiales de Fox5 DC ([Tweet](#) | [Facebook](#))
 - Subvención Safe Routes to School del VDOT: señales de parada led ([Tweet](#) | [Facebook](#))

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña Mitigación de accidentes críticos

En 2022, lanzamos la campaña Mitigación de accidentes críticos para crear consciencia sobre los cinco factores principales que contribuyen a los accidentes en Arlington, incluida la conducción bajo los efectos de sustancias, el exceso de velocidad, la falta de precaución al girar a la izquierda, la falta de consciencia al circular cerca de peatones y la falta de consciencia al circular cerca de bicicletas. En el verano de 2023, relanzamos la campaña de Mitigación de accidentes críticos con algunas mejoras:

- Según el Análisis de la equidad, buscamos mejorar el alcance de la campaña mediante la organización de un evento sorpresa cada trimestre del año en un área con énfasis en la equidad centrado en la educación sobre (1) el Portal de Solicitud de Servicio del condado y (2) otros recursos relacionados con la seguridad, adaptados a cada evento.
- Según los comentarios sobre el alcance de la campaña de 2022, agregaremos un elemento en la calle dirigido a personas que caminan y andan en bicicleta. Los materiales en la calle incluyen mensajes sobre herramientas de seguridad para crear consciencia de (1) lo que son y (2) por qué son eficaces en la mejora de la seguridad. Al aumentar la concienciación sobre la infraestructura de seguridad, aumentaremos la concienciación sobre las prácticas de transporte seguras. Este componente de la campaña, centrado en las herramientas, empezará por educar a los usuarios de las carreteras sobre cuatro tipos de herramientas identificadas en la [caja de herramientas de seguridad de ingeniería multimodal Visión Cero](#):
 - Modificaciones de las aceras (p. ej., resaltos)
 - Sendas peatonales con intervalos de prioridad para peatones (LPI)
 - Balizas rectangulares de intermitencia rápida (RRFB) en los pasos de peatones
 - Cajas para bicicletas / cajas de giro para bicicletas de dos etapas

- Para la campaña de medios, publicaremos anuncios mensuales con ARLnow, pero no publicaremos anuncios impresos en SunGazette porque el periódico ya no se imprime. Además, buscaremos oportunidades para aprovechar otras empresas de correspondencia del condado y otras empresas de correspondencia u otros recursos impresos.

Más adelante, en 2023 y 2024, exploraremos nuevas oportunidades de colaboración y divulgación.

D1: Colaboración interdepartamental sobre seguridad: lanzamiento de la capacitación del personal

El Plan de Acción identifica la necesidad de un video de capacitación del personal de Visión Cero para todos los empleados del condado (incluido el personal existente y el nuevo/incorporado). El objetivo de la capacitación es inculcar una conciencia unificada de los problemas de seguridad para la seguridad en el transporte a todo el personal del Condado, independientemente de su oficio o especialidad, y explicar cómo el personal de cada departamento puede llevar los principios de Visión Cero a sus actividades cotidianas. Tenemos un borrador de video que se está preparando para su lanzamiento interno a fines de 2023.

D2: Departamento de Transporte de Virginia: coordinación

Alrededor del 20% de los kilómetros de líneas centrales de carreteras de Arlington son propiedad del Departamento de Transporte de Virginia (VDOT). Este kilometraje incluye las principales carreteras interestatales (I-66/I-395) y algunas carreteras principales importantes (Arlington Blvd/Route 50, Langston Blvd/Route 29, Old Dominion Dr y Glebe Rd). Colaboramos con el VDOT para abordar los problemas de seguridad en los corredores y en las intersecciones que son propiedad del VDOT.

Hasta el momento, en 2023, hemos continuado o iniciado el trabajo de los siguientes proyectos e iniciativas en coordinación con nuestros socios del VDOT:

- Langston Blvd y N Edison St (nuevas rampas, señalización y marcado en el pavimento)
- Langston Blvd y N Quantico St (mejoras en la parada de autobús, rampa y señalización de cruces/marcado en el pavimento)
- Langston Blvd y John Marshall Dr (mejoras de señalización/posible proyecto de desarrollo rápido)
- Washington Blvd y N Frederick St (diseño de proyecto de desarrollo rápido)
- N Glebe Rd y Cathedral Ln (diseño de proyecto de capital)
- S Glebe Rd y S Old Glebe Rd (posible diseño del concepto del proyecto piloto)
- Mejoras en la señalización o marcado del túnel I-66 (solicitud para incorporarlas en el proyecto existente)
- Transición de la iniciativa de señalización y marcado en el pavimento de "Ceder el paso a los peatones" a "Parar cuando cruzan los peatones" (respuesta al cambio en la ley estatal)
- Actualizaciones en las zonas escolares de Washington Blvd (marcado/señalización)
- Paquete de marcas de seguimiento de la Auditoría de Seguridad de HIN para S Glebe Rd (6 ubicaciones de marcado/señalización)
- Langston Blvd y N Quinn St (señalización avanzada/respuesta a puntos críticos)
- Paquete de marcas de seguimiento de la Auditoría de Seguridad de HIN para N/S Glebe Rd (2 ubicaciones de marcado)
- Actualizaciones sobre los cruces de senderos de Washington Blvd y Arlington Blvd (2 ubicaciones)
- [Estudio STARS \(Soluciones viales asequibles estratégicamente orientadas\) de Glebe Rd](#)
- [Estudio Project Pipeline de US Route 50/Arlington Blvd y VA Route 27/Washington Blvd \(NV-23-06\)](#)

D5: Partes interesadas: Grupo de Partes Interesadas Externas

Los miembros del Grupo de Partes Interesadas Externas de Visión Cero y las organizaciones a las que representan están llevando a cabo muchas acciones para ayudar a mejorar la seguridad en el transporte, incluidas iniciativas de seguridad o defensa y un amplio intercambio de información:

- Arlington Families for Safe Streets: realiza una [encuesta de cuasiaccidentes](#) para recopilar información sobre seguridad; colabora con Arlington en distintas iniciativas de divulgación
- Comisión de la Tercera Edad: ayuda con la [Iniciativa Age-Friendly Arlington:Us Bus](#) que pone en contacto a voluntarios adultos mayores con estudiantes y familias de primaria de Arlington para involucrar a los mayores y apoyar a los estudiantes que van a pie a la escuela
- [Ballston BID](#): Asistió a la auditoría de la Red de Lesiones Graves para Washington Blvd y proporcionó comentarios para esta
- [Rosslyn BID \(RBID\)](#): Asistió a la auditoría de la Red de Lesiones Graves para Lynn St y proporcionó comentarios para esta; monitorea y brinda comentarios sobre proyectos de seguridad (piloto de Langston Blvd y Fort Myer Dr, piloto de N Oak St, otras ubicaciones de maceteros de grado de accidente); comparte información a través de los medios de comunicación de RBID (boletines y redes sociales), correos electrónicos de PM comerciales y residenciales dirigidos, y actualizaciones del Comité Ejecutivo y la Junta de RBID
- Comités asesores de ciclistas y peatones de Arlington: Se reunirán en septiembre para brindar aportes e ideas para el Paquete Legislativo de 2024 que se presentará en la Asamblea General de 2024

D5: Partes interesadas: Escuelas Públicas de Arlington

La colaboración con las Escuelas Públicas de Arlington (APS) en cuestiones relacionadas con la seguridad continúa a través de las siguientes iniciativas:

- Reuniones mensuales del Comité Conjunto sobre Opciones de Transporte (JCTC)
- El [proceso de modernización de las zonas escolares](#)
- Preparación para el [proyecto piloto de seguridad](#) de reductores de velocidad tácticos
- Apoyo para integrar [jardines de tráfico](#) en el plan de estudios escolar
- Otra coordinación cuando sea necesaria sobre las cuestiones de seguridad en el transporte

D6: Proveedores de servicios: coordinación de los dispositivos de micromovilidad compartida

Los ACCS han trabajado directamente con proveedores de servicios de bicicletas eléctricas y micromovilidad compartida para promover la conducción y el estacionamiento seguros de bicicletas eléctricas y scooters. También han organizado eventos educativos para promover la conducción segura y han construido corrales para scooters con el fin de proporcionar un espacio designado y apartado para estacionar scooters y bicicletas eléctricas.

En 2023, los ACCS agregaron 30 corrales nuevos(en la actualidad, hay un total de 96 en el condado). Los ACCS también agregaron Problemas con las bicicletas y scooters a la herramienta Informe un problema. Esta función se agregó para ayudar a identificar dispositivos sin acoplamiento estacionados de manera incorrecta. El informe se envía de inmediato a los operadores para que retiren la scooter en un plazo de dos horas. Los ACCS también agregaron la opción de sugerir una ubicación para un corral a Informe un problema con el fin de recopilar los aportes de la comunidad sobre los lugares que necesitan más estacionamiento para scooters.

Resumen de los comentarios anuales sobre la seguridad

Como parte del Plan de Acción de Visión Cero, el condado de Arlington se comprometió a implementar un período anual de recepción de comentarios para recopilar aportes sobre la seguridad en el transporte del condado, incluidas percepciones y experiencias.

Esta sección proporciona un resumen de alto nivel de las actividades de participación pública y los comentarios recibidos durante el segundo Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad, que tuvo lugar del 1 al 30 de abril de 2023. Puede leer un resumen completo en el [sitio web de Visión Cero](#).

Descripción general de las actividades

La participación de la comunidad en el Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad consistió en varias actividades:

- Del 1 al 30 de abril, el condado recopiló respuestas a través de un formulario de comentarios de diez preguntas en línea o en papel y un mapa interactivo en el que se podía hacer clic.
- A lo largo de abril de 2023, el equipo de Visión Cero organizó seis eventos sorpresa en todo el condado para obtener comentarios en persona. Las ubicaciones, los horarios y la duración de los eventos sorpresa se eligieron de manera estratégica para llegar a una audiencia diversa cerca de los corredores con muchos accidentes, en particular de grupos demográficos subrepresentados. Recopilamos los aportes de la comunidad de manera verbal y en carteles interactivos.
- El equipo de Visión Cero trabajó para convocar reuniones de grupos focales con el fin de recopilar comentarios relacionados con las escuelas de los estudiantes, los padres de los estudiantes y los docentes/el personal. La divulgación dirigida a las escuelas buscó reclutar participantes, pero la participación fue muy baja.
- El condado organizó una jornada de puertas abiertas del condado para compartir información y recopilar comentarios.
- El condado organizó un recorrido a pie con WalkArlington para educar a los miembros de la comunidad sobre la aplicación y los impactos de las mejoras recientes en materia de seguridad en un corredor de la red de lesiones graves.



Calcomanía para la calle

Actividades en números...

- **1,056** respuestas al formulario de comentarios
- **6** eventos sorpresa con aproximadamente **430** interacciones personales
- **125** carteles en el césped distribuidos
- **40** calcomanías para la calle
- **2** quioscos de bibliotecas con formularios de comentarios por correo

Quiénes participaron en los formularios de comentarios...

- El **89%** vive en Arlington
- El **23%** trabaja en Arlington
- El **84%** suele caminar
- El **74%** suele usar un vehículo personal
- El **57%** suele usar el transporte público
- El **44%** suele usar una bicicleta

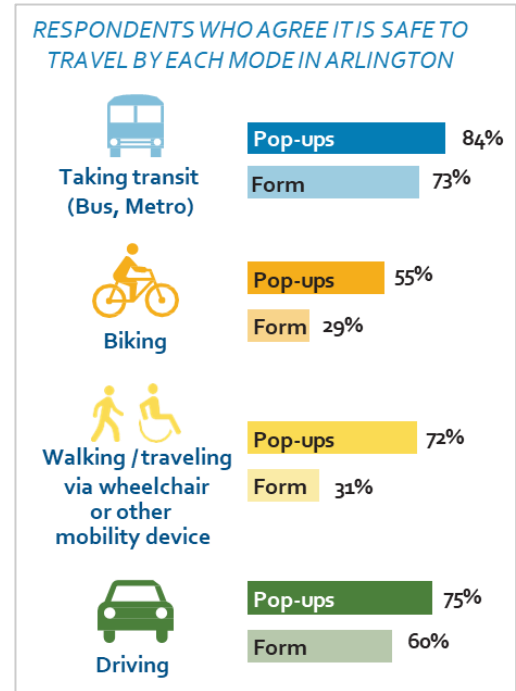
Comentarios destacados

¿Qué tan seguro se siente cuando viaja en Arlington?

Los aportes recibidos a través del formulario de comentarios y en los eventos sorpresa en persona revelaron información importante sobre las percepciones de la seguridad al viajar en Arlington.

En general, la mayoría de las personas se sienten seguras cuando viajan en Arlington, en particular cuando conducen o toman el autobús/metro, pero menos seguras cuando caminan o andan en bicicleta.

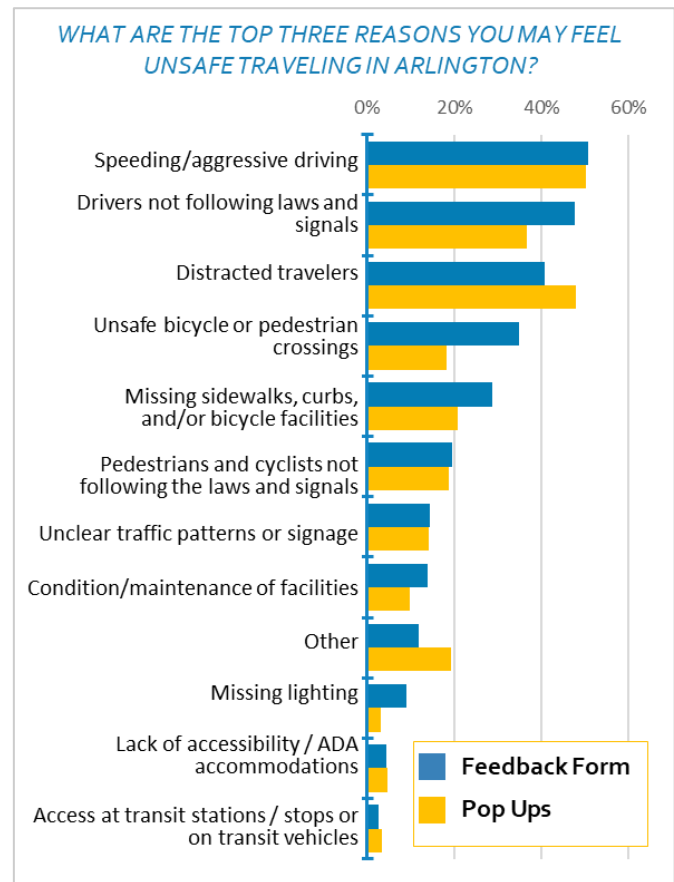
Los participantes de los eventos sorpresa indicaron que, en general, se sienten más seguros cuando viajan en todos los medios en comparación con aquellos que respondieron al formulario de comentarios.



¿Cuáles son sus preocupaciones principales al viajar en Arlington?

Las tres principales preocupaciones fueron las mismas para los eventos sorpresa y el formulario de comentarios:

- Exceso de velocidad y conducción agresiva
- Viajeros distraídos
- Conductores que no respetan las leyes y las señales



¿Qué cree que puede hacer el condado de Arlington para que viajar sea más seguro?

Solicitamos información sobre qué más puede hacer el condado para que viajar sea más seguro. Las respuestas fueron amplias, pero los temas repetidos incluyeron los siguientes:

- Proporcionar carriles para bicicletas continuas y seguras
- Hacer cumplir las infracciones de tránsito y exigir más educación vial
- Mejorar los cruces peatonales y las aceras
- Implementar señales de “no girar a la derecha en rojo” y más intervalos de prioridad para peatones
- Instalar más/mejor iluminación
- Implementar medidas de pacificación del tráfico
- Brindar infraestructura para scooters
- Abordar las necesidades de recogida/entrega/entrega a domicilio a corto plazo (es decir, implementar la gestión de servicios en la acera)

¿Qué consejo de seguridad le daría a las personas que viajan en Arlington?

Recibimos más de 920 consejos, que, en términos generales, se engloban en los siguientes mensajes:

- Ser paciente y respetuoso
- Bajar la velocidad
- Prestar atención
- Mantenerse alerta
- Conducir con cuidado
- Vigilar a los demás
- No utilizar el teléfono celular
- Todos los viajeros deben cumplir con las leyes de tráfico
- No conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas
- Caminar más, tomar el transporte público o conducir menos



Tablero de actividades de los eventos sorpresa

Cómo el equipo de Visión Cero está utilizando estos comentarios

Para incorporar los comentarios recibidos en el orden del día de Visión Cero 2024, realizaremos lo siguiente:

- Ampliaremos la educación sobre la conducción segura
- Continuaremos con el avance del cumplimiento automatizado
- Trabajaremos para reforzar el cumplimiento de prácticas seguras para scooters
- Fomentaremos las prácticas seguras de recogida/entrega/entrega a domicilio
- Ampliaremos los esfuerzos para reducir la velocidad
- Nos centraremos en las necesidades de accesibilidad
- Continuaremos priorizando los proyectos que mejoran la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta
- Nos centraremos en la infraestructura de cruce seguro, incluida la sincronización de las señales, las luces intermitentes y la educación sobre estas herramientas
- Aumentaremos el conocimiento de la herramienta Solicitud de servicios

2023: Próximamente

Antes de finales de 2023, esperamos avanzar en los siguientes elementos de acción:

A3: Análisis anual de accidentes: conclusión del Programa de Puntos Críticos de 2022 y Nuevos Puntos Críticos de 2024

Anticipamos la publicación de un informe final del resumen de acciones en los puntos de concentración de accidentes de 2022 (en el que se analizaron datos del 2016 al 2020) a finales de 2023 o principios de 2024. También iniciamos la identificación de los puntos de concentración de accidentes (2018 a 2022) de 2024 y planeamos publicar la nueva lista de puntos críticos a principios de 2024.

A3: Análisis anual de accidentes: auditorías de la nueva Red de Lesiones Graves (HIN)

Las auditorías restantes que se completarán en 2023 son las siguientes: S George Mason Dr (septiembre), S Hayes St/S Fern St (octubre) y eastbound Langston Blvd (noviembre). A medida que concluyan las auditorías, por lo general, la documentación estará disponible en un plazo de cuatro meses posteriores a la auditoría; esté atento a la documentación y las actualizaciones en la [página de Auditorías de seguridad de corredores de HIN](#).

A4: Análisis de la equidad: acción y seguimiento

Continuaremos implementando los elementos de acción establecidos en el informe Análisis de la equidad en la seguridad del transporte, específicamente mediante lo siguiente:

- El uso de las áreas con énfasis en la equidad como parte de los criterios de clasificación de proyectos de desarrollo rápido en las revisiones trimestrales de candidatos a proyectos
- El uso de las áreas con énfasis en la equidad como parte de los criterios de clasificación de proyectos de capital para la actualización del Programa de mejora de capital para los años fiscales 2025-2026
- La conclusión de inventarios y la instalación de actualizaciones en los segmentos de análisis sistémico de seguridad en las áreas con énfasis en la equidad
- El uso de la lista de verificación de participación equitativa para todos los compromisos de Visión Cero
- La organización de eventos sorpresa cada trimestre en áreas con énfasis en la equidad o cerca de estas para compartir información sobre los canales y recursos de seguridad del condado
- La revisión de los criterios de equidad del Título VI de la Administración Federal de Tránsito (FTA) con los datos más recientes del censo para actualizar las áreas con énfasis en la equidad del condado (prevista para fines de 2023)

A8: Estudios del antes y después

Continuaremos trabajando en el análisis del antes y después de colisiones en puntos críticos anteriores, así como en otros proyectos de desarrollo rápido, proyectos de capital o proyectos piloto. Todos los estudios y hallazgos se publicarán en la [página Estudios de seguridad del antes y después](#). Por lo general, esperamos un mínimo de dos años después de una mejora para crear un resumen del antes y después, pero realizamos un seguimiento y monitoreo de los accidentes después de una mejora. Permanezca atento para obtener más análisis del antes y después a fines de 2023.

Además de analizar los accidentes como una medida de desempeño, también realizaremos estudios del antes y después de cinco herramientas diferentes en 2023 y 2024, con el apoyo de un consultor externo. Los estudios del antes y después incluirán la recopilación de datos sobre medidas de desempeño de cada herramienta estudiada. Las herramientas, la cantidad de

ubicaciones y las medidas de desempeño previstas para este sólido conjunto de estudios del antes y después de las herramientas incluirán:

- Modificaciones tácticas en las aceras: seis ubicaciones; medición de velocidad de giro/índice de cesión del paso entre conductores y peatones
- Refuerzo de seguridad para giros a la izquierda: ocho ubicaciones; medición de velocidad de giro/líneas centrales para el cruce/posición del carril
- No girar a la derecha en rojo: seis ubicaciones; medición de conflictos entre vehículos y peatones/giros en rojo
- Marcas de velocidad en el pavimento: ocho ubicaciones; medición de la velocidad de los vehículos
- Reductores de velocidad tácticos: tres corredores; medición de la velocidad de los vehículos

B2: Revisión del plan/proyecto, Integrar la evaluación de la seguridad como parte del proceso del plan de sitio:

Desarrollamos una metodología para incorporar revisiones de la seguridad del transporte en el Análisis Multimodal del Transporte (MMTA) que se requiere para el desarrollo del plan urbanístico. Colaboramos con los equipos de desarrolladores para hacer un proyecto piloto de un marco inicial de análisis de la seguridad en el transporte sobre dos proyectos recientes: (1) el proyecto de sitio de 1616 Fort Myer Dr y (2) el proyecto de sitio de 701 N Glebe Rd. A partir de ellos, hemos desarrollado las lecciones aprendidas y hemos explorado tentativamente el análisis de seguridad en las próximas cuatro presentaciones del MMTA.

Continuamos con la finalización de los elementos estándar para los análisis de seguridad requeridos con las aplicaciones del plan de sitio como parte del MMTA. Hasta ahora, los análisis de seguridad del MMTA han ayudado a (1) proporcionar apoyo sustantivo para mejoras en la fachada y (2) mejorar los debates sobre la seguridad en las inmediaciones de los proyectos de desarrollo.

B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad: Proyectos de construcción rápida

Tenemos más de 20 proyectos de seguridad de desarrollo rápido actualmente en progreso (fases de diseño o construcción). Comenzaremos la construcción de algunos de estos proyectos en 2023, mientras que comenzaremos la fase de diseño de otros. Consulte la [página Proyectos de seguridad de desarrollo rápido](#) para obtener información actualizada sobre estos y otros nuevos proyectos de desarrollo rápido:

- 10th St N y N Hudson St
- 2nd St S y S Garfield St
- Clarendon Blvd y N Queen St/N Pierce St
- Clarendon Blvd y N Troy St
- Clarendon Blvd y N Danville St
- Fairfax Dr y N Monroe St
- Langston Blvd y N Quantico St
- N George Mason Dr y 9th St N
- N Glebe Rd y Cathedral Ln
- N Quincy St y 13th St N
- N Quincy St y 14th St N
- S Four Mile Run Dr entre S Walter Reed Dr y S George Mason Dr
- S Manchester St cerca de 2nd St S
- S Walter Reed Dr y S Lorton St
- S Walter Reed Dr y S Kenmore St

- S Walter Reed Dr y S Pollard St
- Washington Blvd y N Frederick St
- Washington Blvd y N Lincoln St
- Wilson Blvd y N Quinn St
- Wilson Blvd y N Fillmore St (táctico)
- Wilson Blvd y Oak St (táctico)
- Wilson Blvd y Rhodes St (táctico)
- Yorktown Blvd y George Mason Dr (lado oeste)

B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad: proyectos de capital de seguridad

Tenemos previsto entregar o avanzar proyectos de capital de seguridad en 14 ubicaciones en 2023. A continuación, figuran los enlaces, si están disponibles:

- [18th St S; S Fern St hasta S Eads St](#): Carril de bicicleta protegido; cierre de carril de deslizamiento; mejoras en el cruce
- [N Ohio St y 12th St N.](#): Mejoras en los cruces de caminos
- [Arlington Ridge Rd y S Lynn St](#): Cierre de carriles de deslizamiento, mejoras en el cruce
- [Columbia Pike; S Orme St hasta S Joyce St](#): Soterramiento de servicios públicos; mejoras en el paisaje urbano
- [Columbia Pike; S Oakland St hasta S Wakefield St](#): Soterramiento de servicios públicos; mejoras en el paisaje urbano
- [Shirlington Rd Bridge sobre Four Mile Run](#): Nueva barandilla; ensanchamiento de acera
- [W Glebe Bridge sobre Four Mile Run](#): Nuevo puente; nuevas adaptaciones para bicicletas y peatones
- [Boundary Channel Dr](#): Mejoras en el intercambio
- [Washington Blvd y 13th St](#): Mejoras en la intersección
- [Calles completas de Army Navy Dr](#): Mejoras en las instalaciones ambientales, para bicicletas, tránsito y peatones
- 15th St S y S Fern St: Extensión de la acera; mejora de las rampas; mejora de la señalización
- [Calles completas de Army Navy Dr](#): Mejoras en las instalaciones ambientales, para bicicletas, tránsito y peatones
- [Calle completa de S Eads St– 12th St S hasta Army Navy Dr](#): Mejoras del paisaje urbano y las instalaciones para bicicletas en coordinación con proyectos adyacentes
- [Realineación de 15th St S/S Clark-Bell St](#): Realineación de las secciones de 15th St S y S Clark St, mejoras en las instalaciones para bicicletas, intersecciones protegidas, mejoras en aceras/rampas

B5: Gestión de la velocidad: revisión de carreteras con límites de velocidad de más de 30 mph

Estamos estudiando otros 17 corredores con límites de velocidad de 30 mph o superiores, y la recopilación de datos está en progreso. Prevemos finalizar estos estudios e identificar las acciones necesarias en 2023 (por ejemplo, reducción del límite de velocidad, medidas de mitigación de la velocidad, etc.). Los 17 corredores que estamos investigando actualmente incluyen los siguientes:

- S Four Mile Run Dr desde Columbia Pike hasta Shirlington Rd
- S Walter Reed Dr desde Columbia Pike hasta la línea del condado de Arlington
- Wilson Blvd desde N Glebe Rd hasta la línea del condado de Arlington

- S Arlington Mill Dr desde S Walter Reed Dr hasta la línea del condado de Arlington
- Lorcom Ln desde Military Rd hasta Spout Run Pkwy
- N Carlin Springs Rd desde N Glebe Rd hasta Arlington Blvd
- S Carlin Springs Rd desde Arlington Blvd hasta Columbia Pike
- Williamsburg Blvd desde N Glebe Rd hasta 29th St N
- Fairfax Dr desde N Monroe St hasta N Glebe Rd
- N Roosevelt St desde 17th St N hasta la línea de la ciudad de Falls Church
- N Sycamore St desde Williamsburg Blvd hasta 17th St N
- N George Mason Dr desde Yorktown Blvd hasta Arlington Blvd
- S George Mason Dr desde Arlington Blvd hasta la línea del condado de Fairfax
- N Westmoreland St desde la línea del condado de Arlington hasta Fairfax Dr
- Military Rd desde N Glebe Rd hasta Langston Blvd
- Nelly Custis Dr desde Lorcom Ln hasta Military Rd
- 10th St N desde Arlington Blvd hasta N Washington Blvd

B6: Directrices y estándares: modernizaciones de zonas escolares de velocidad reducida

Nos reunimos con el personal de cada una de las 19 escuelas en la tercera y última fase de las modernizaciones para confirmar los segmentos de las zonas escolares de velocidad reducida y analizar otras preocupaciones de seguridad en el transporte específicas de la escuela. Durante el resto del año, finalizaremos los planes para la modernización de cada zona escolar e incorporaremos los comentarios de cada escuela. Es probable que las modernizaciones de zonas escolares de fase tres se instalen en el invierno o la primavera de 2024. Consulte la [página de Herramientas y directrices](#) para obtener información actualizada sobre el proceso de remodelación de las zonas escolares.

B6: Caja de herramientas de seguridad de ingeniería multimodal: mejoras de seguridad sistémica

Las mejoras de seguridad sistémica incluyen revisiones holísticas de herramientas específicas y necesidades de seguridad y el desarrollo de planes para mejorar o priorizar las ubicaciones señaladas en cada revisión. En la actualidad, se están evaluando cuatro herramientas en todo el sistema de Arlington:

- Marcado de alta visibilidad en los cruces controlados: recientemente completamos la identificación de la ubicación. Después, desarrollaremos una estrategia de marcado para completar las mejoras.
- Barreras de hormigón para los corredores de carriles para bicicletas protegidos: revisamos los corredores candidatos en función de los datos de accidentes. Después, identificaremos los principales corredores para implementar las barreras.
- Señalización "Ceda el paso a los peatones" en cruces (en respuesta al cambio reciente en la ley estatal): estamos revisando todas las señalizaciones y las marcas en el condado. Después, crearemos un plan para mejorar todas las señalizaciones y las marcas para cumplir con la nueva política. El VDOT también está completando este proceso en las carreteras estatales, que forman parte de un cronograma ligeramente diferente.
- Placas traseras de señales de tránsito: Route 50/Arlington Blvd es el único corredor en Arlington con placas traseras de señales de tránsito. Hemos identificado los principales corredores de este a oeste (candidatos con los mayores niveles de resplandor solar) y priorizaremos/instalaremos placas traseras en estos corredores.

Aún se está determinando el cronograma para implementar cada herramienta. Proporcionaremos más actualizaciones en el Informe Anual de 2024.

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña de recursos y concientización sobre el alcohol

La [Junta de Planificación del Transporte \(TPB\) de la Región de la Capital Nacional](#) seleccionó una propuesta encabezada por el equipo de Visión Cero del condado de Arlington como uno de los ochos proyectos de planificación local que tienen por objetivo mejorar la seguridad vial en toda la región. Este proyecto recibirá \$80,000 como beneficiario del Programa Regional de Seguridad Vial (RRSP) de TPB para el año fiscal 2024.

En el [Análisis de Seguridad Regional de MWCOG de 2020](#) se informó que casi el 20% de los accidentes mortales en la región estuvieron relacionados con el consumo de alcohol. El año pasado en Arlington, el 75% (3 de 4) de las colisiones mortales fueron causadas por un conductor ebrio, y un [estudio sistémico previo de accidentes en Arlington](#) (2017-2019) mostró que el alcohol fue un factor en uno de cada cinco accidentes graves (pero solo el 8% del total de accidentes informados) y que contribuyó a casi la mitad de los accidentes mortales.

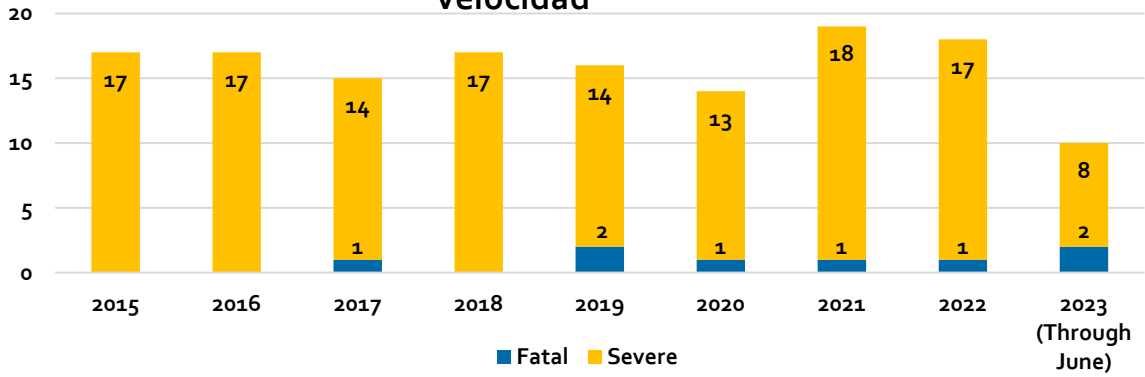
La conducción en estado de ebriedad es un problema grave que persiste en todas las jurisdicciones en la región de MWCOG. La campaña regional contra la conducción en estado de ebriedad basada en datos evaluará los patrones y factores regionales de accidentes relacionados con el consumo de alcohol, investigará estrategias exitosas para reducir la conducción bajo la influencia de sustancias y creará un paquete estratégico de recomendaciones de educación pública para fomentar un mensaje coherente contra la conducción en estado de ebriedad en toda el área metropolitana de DC. Manténgase al tanto de las actualizaciones en el boletín de Visión Cero a medida que comienza este proyecto de impacto regional.

D2: Departamento de Transporte de Virginia: coordinación

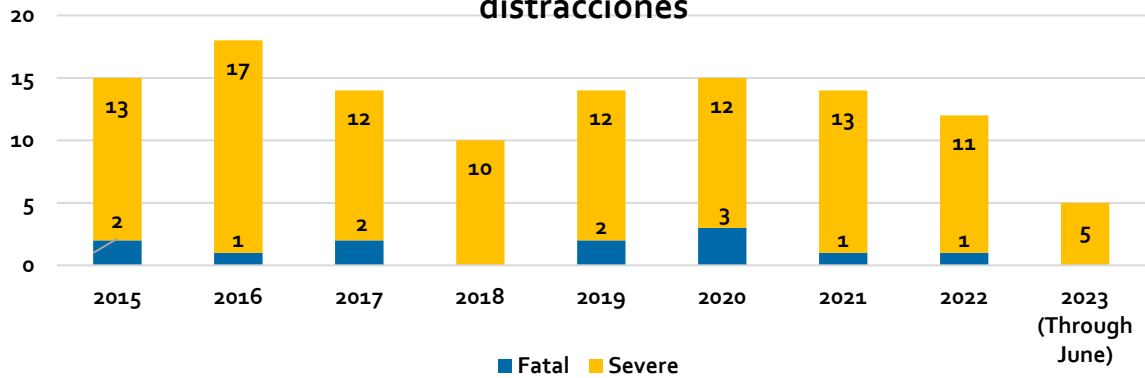
Seguiremos colaborando con el VDOT para abordar los problemas de seguridad en los corredores y en las intersecciones que son propiedad del VDOT. Esto incluye la continuación de las iniciativas mencionadas en la sección "Datos de accidentes de peatones y ciclistas"

Datos de accidentes según factores del accidente

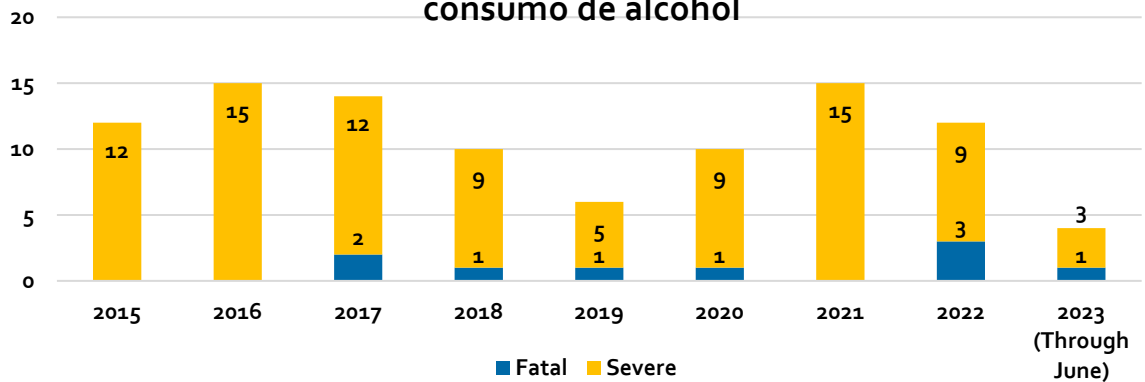
Accidentes graves y mortales relacionados con la velocidad



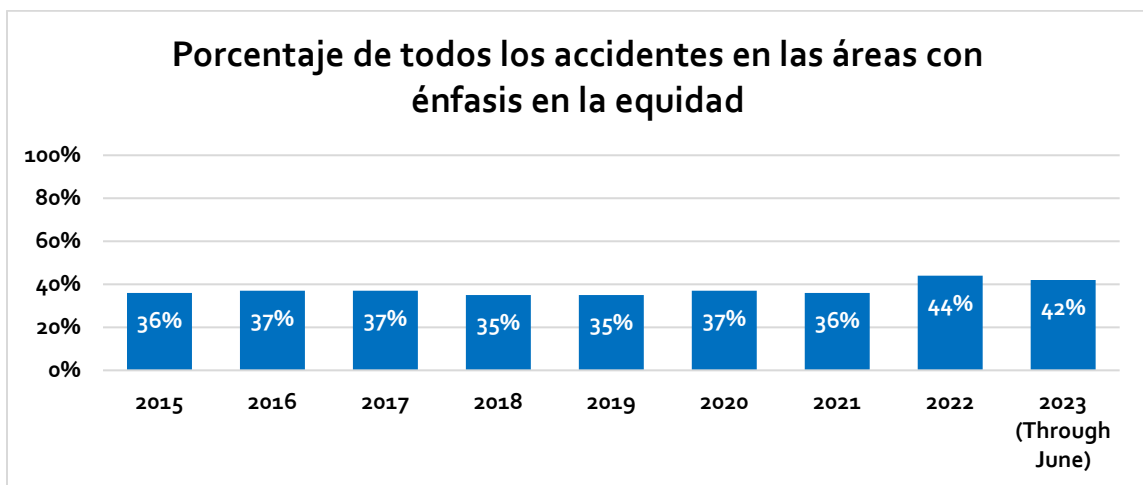
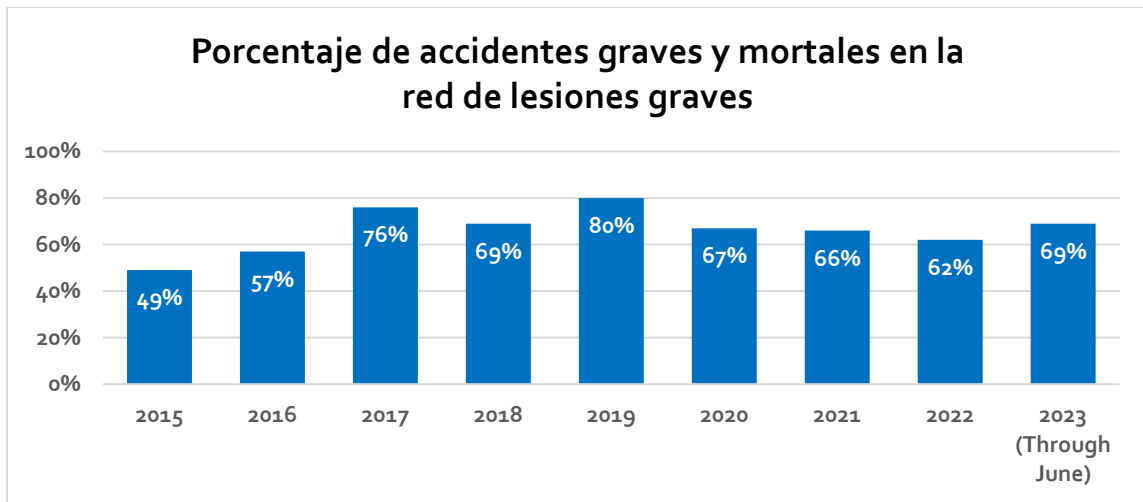
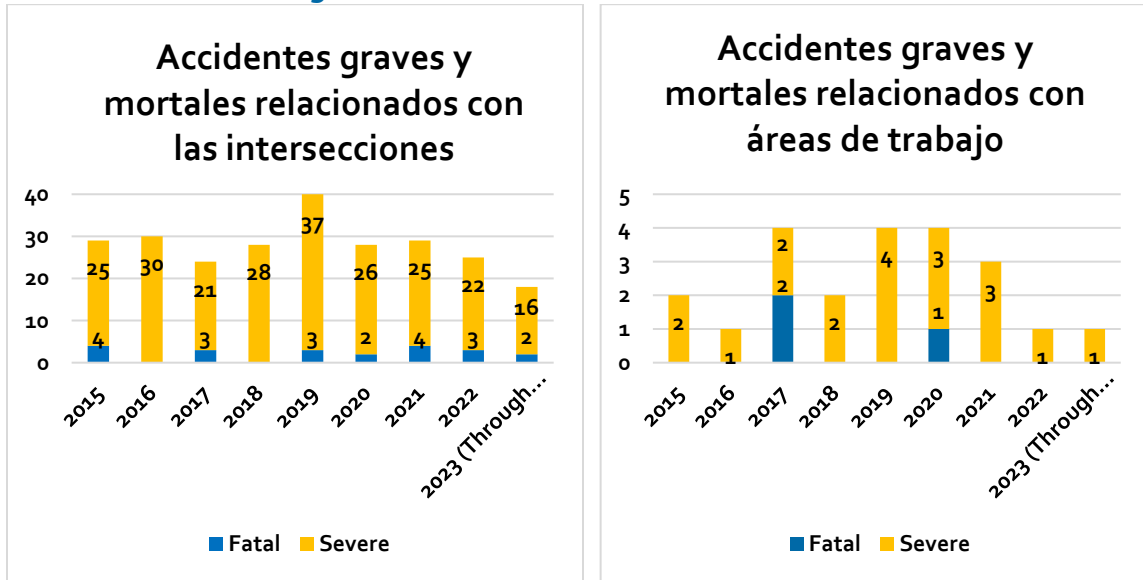
Accidentes graves y mortales relacionados con distracciones



Accidentes graves y mortales relacionados con el consumo de alcohol



Datos de accidentes según ubicación del accidente



2023: Principales logros hasta la fecha”, así como otras iniciativas identificadas a través del programa de puntos críticos, auditorías de seguridad de la HIN, necesidades de seguridad sistémica e informes de la comunidad.

Además, brindaremos información y orientación sobre el [Estudio STARS de Glebe Rd](#) y el [Estudio Project Pipeline de Washington Blvd/Arlington Blvd](#), y compartiremos estas oportunidades de participación pública dirigidas por el estado con la comunidad de Arlington.

D4: Promoción legislativa: Paquete Legislativo de 2024 para la Asamblea General

Este otoño, colaboraremos con la Oficina del Administrador del Condado para brindar orientación experta en la materia relacionada con las necesidades de políticas de seguridad en el transporte mientras el condado prepara el Paquete Legislativo de 2024 para que la Junta del Condado lo apruebe y para presentarlo para su consideración antes de la Asamblea General de Virginia de 2024.

Apéndices

1. Gráficos de la campaña Mitigación de accidentes críticos

Todos los gráficos se distribuyen a través de los anuncios de Meta que incluyen los idiomas inglés, español, árabe, amárico, chino y mongol.

TAKE YOUR TIME
TURNING LEFT

Wait for the gap.
Look for people crossing.

Did you know?



1 in 5 severe crashes in Arlington involves making a left turn.







SLOW DOWN
SAVE LIVES

Speeding saves an average of only 2 minutes.
But it could cost someone a life.

Did you know?



1 in 4 crashes in Arlington involves speeding.







Arlington is one of America's *most walkable communities.*

EXPECT PEOPLE
STOP FOR PEDESTRIANS

Did you know?



1 in 3 severe or fatal crashes in Arlington involves a pedestrian.







There is *no safe way* to drive drunk.

PLAN AHEAD
DON'T DRINK & DRIVE

Did you know?

Drunk driving crashes are at least **twice** as likely to result in a serious injury or death.







EXPECT BIKES
CHECK YOUR BLIND SPOTS

Look for and yield to bikes
while turning right.

Did you know?



1 in 3 severe bicycle crashes in Arlington involves a vehicle making a right turn.







2. Gráficos de divulgación de la caja de herramientas

**On a bike?
USE THE BOX!**

When the light is red, **wait in the bike box** ahead of vehicle traffic to be seen by drivers.



Learn more:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

**¿Estás en una bici?
¡USA EL CUADRO!**

Cuando la luz esté roja, **espera en el cuadro para bicicletas** delante del tráfico de vehículos para ser visto por los conductores.



Más información:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

**We're making
this crossing more
FLASHY!**

Press the button to activate flashing lights so drivers know to stop and let you cross safely.



Learn more:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

**¡Vamos a hacer
el cruce más
BRILLANTE!**

Pulse el botón para activar las luces y los conductores sepan cuándo detenerse y permitirte cruzar de manera segura.



Más información:




VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

We're giving you a **HEAD START** at this intersection!

You'll see the walk sign before the light turns green.



Learn more:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

¡Te estamos dando una **VENTAJA** en esta intersección!

Verás la señal de caminar antes de que la luz se vuelva verde.



Más información:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

This corner is **BUMPING!**

Curb extensions shorten the distance you have to cross, slow down turning vehicles, and make it easier for everyone to see each other.



Learn more:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero

¡Esta esquina te da un **EMPUJÓN!**

Las extensiones de acera acortan la distancia que debes cruzar, ralentiza los vehículos que giran y facilita que todos se vean entre sí.



Más información:



VISIONZERO
ARLINGTON COUNTY

www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero



3. Cuadro de Actualización de los elementos de acción

Tenga en cuenta que el cambio del ciclo de presentación de informes al año calendario crea una superposición entre la presentación de informes del "Año 1" (que abarcaba de enero de 2021 a marzo de 2022). En el futuro, los avances se notificarán únicamente por año calendario.

Objetivo	Elemento de acción	Referencias del desarrollo Estado
A1: Datos de accidentes	Vincular los informes de accidentes y las llamadas de servicio directamente desde el Departamento de Policía del Condado de Arlington (ACPD) al Departamento de Servicios Ambientales (DES).	Enlace en espera Los informes de accidentes del ACPD y las llamadas por servicios se han eliminado por motivos de seguridad. Coordinaremos con el personal del ACPD el intercambio de datos en el futuro.
	Mejorar la capacitación de los oficiales de informes de accidentes utilizando los comentarios de la auditoría de datos y el análisis anual para asegurar la coherencia en la cumplimentación y geolocalización de los informes.	Completado en el 2021: cambios incorporados en la capacitación/materiales Se completaron las actualizaciones del FR-300 El personal de Visión Cero se reunió con la policía de cada escuadrón de patrulla para analizar las mejores prácticas para completar de manera coherente y exhaustiva el formulario de informe de accidentes FR-300, que es la fuente de la base de datos de accidentes de Arlington.
	Mejorar el acceso a los datos de accidentes informados por la Policía del Estado de Virginia (VSP) y la Policía del Parque Nacional (NPP).	Se exploró la base de datos de la NPP Exploramos la base de datos de la NPP, pero el formato y el contenido de los datos no proporcionaron información suficiente para integrar dicha información con los datos de accidentes de Arlington. Revisamos los patrones, pero no identificamos ninguna área que necesitara ninguna medida fuera de la programación actual de NPP. Colaboración continua con la VSP Colaboramos con la VSP en todas las respuestas a accidentes graves y mortales y evaluamos los informes y la información sobre accidentes de forma específica.
	Obtener datos de accidentes de micromovilidad y utilizarlos para análisis.	Conjunto de datos de accidentes de micromovilidad en uso El conjunto de datos incluye información de los operadores de scooters e incluye información de quejas sobre scooters, lo que nos permite entender los problemas de seguridad clave de los scooters. También hemos aprendido acerca de los accidentes de scooters a través de los registros de lesiones del hospital. Estamos coordinando con los Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS)/ACPD para mejorar continuamente la información.
A2: Datos de respaldo	Conectar datos de citaciones de tránsito seleccionados directamente desde el ACPD al personal del DES para analizarlos y elaborar informes.	Enlace en espera Los datos de citaciones del ACPD se han eliminado por motivos de seguridad. Coordinaremos con el personal del ACPD el intercambio de datos en el futuro.
	Recopilar y analizar datos como parte de las investigaciones de seguridad, incluida la información de comportamiento y de observación (por ejemplo, visitas en el campo y los sitios).	11 ubicaciones de recopilación de datos en 2023 El personal recopiló una variedad de datos de observaciones/conductuales y datos de velocidad, que incluyen estudios del antes y el después de proyectos permanentes y piloto.
	Conectar datos de volumen y accidentes para permitir un análisis de normalización/tasa de accidentes de todo el estado.	Completado en el 2021: normalización incorporada en las metodologías de análisis sistemático y de puntos críticos del 2022 Herramienta de normalización interna en progreso La herramienta interna para el análisis de la tasa de accidentes aún está en desarrollo. En el futuro, todas las actualizaciones de los puntos críticos y de la Red de Lesiones Graves (HIN) incluirán un proceso de normalización La próxima ronda de actualización de los Puntos críticos y la Red de Lesiones Graves (completada en la primavera de 2023) aplicará la normalización por volumen o clasificación funcional para ayudar a identificar las desproporciones en los accidentes.
Crear una geodatabase de preocupaciones que la comunidad informó mediante los canales de comentarios de la comunidad para su uso en análisis de seguridad.	La solicitud de seguimiento es pública Para verificar el estado de las investigaciones informadas por la comunidad, visite el Portal de solicitud de servicio y diríjase a "Transparencia de datos" para visualizar nuestro Tablero de datos de solicitudes de servicio o Resultados de las solicitudes de servicios de datos abiertos . También utilizamos este conjunto de datos cuando investigamos puntos críticos, corredores de la HIN y otros problemas de seguridad específicos.	

Objetivo	Elemento de acción	Referencias del desarrollo Estado
	Invertir en equipos "inteligentes" que apoyen la recopilación de datos en las operaciones diarias.	Búsqueda en curso de equipos inteligentes Todas las nuevas balizas eléctricas rectangulares de intermitencia rápida registran activamente las pulsaciones de botones de los peatones y la velocidad de los vehículos, y las nuevas señales indicadoras de velocidad recopilan datos de velocidad. El condado continúa buscando opciones de infraestructura inteligente siempre que sea posible.
	Obtener datos de hospitalización por lesiones de conductores de vehículos, ciclistas, conductores de scooters y peatones para complementar los datos de lesiones en los informes de accidentes.	Datos del hospital conservados/en uso Establecimos un contacto con el centro de trauma de Virginia Hospital Center y está continuamente compilando y analizando datos mensuales sobre lesiones relacionadas con accidentes. También hemos estado trabajando para obtener datos de otros centros de trauma locales. Los resúmenes de datos se utilizan como parte del Análisis de la equidad del elemento de acción A4.
	Mantener inventarios espaciales de los principales activos de transporte (p. ej., aceras, rampas, señales, paradas de autobús, farolas) en el condado, que se pueden utilizar en el análisis sistemático para identificar patrones donde existe cierta infraestructura.	Completado en el 2021: se completó el inventario de aceras/se inició el inventario de calles del vecindario Completado en el 2022: inventarios de calles arteriales y del vecindario Sistema de gestión de activos en uso Estos inventarios se agregan en un sistema de gestión de activos y ayudan en los esfuerzos de seguridad sistemáticos y a nivel de planificación.
A3: Análisis anual de accidentes	Realizar una revisión sistemática de los factores comunes en accidentes graves/mortales con datos de respaldo.	Completado en el 2021: análisis sistémico de accidentes críticos de 2017-2019 Completado en el 2022: análisis espacial sistémico de 2016-2020 Se llevará a cabo otra revisión sistémica de accidentes críticos antes de la actualización del Plan de Acción de 2025 Los resultados de las evaluaciones sistémicas anteriores están disponibles en el sitio web .
	Revisar la Red de Lesiones Graves (HIN) cada tres años utilizando los datos más recientes de tres años sobre accidentes con heridos graves o mortales y los datos de apoyo.	Completado en el 2021: 4 auditorías de la HIN Completado en el 2022: 3 auditorías de la HIN 2 auditorías de la HIN completas Completamos auditorías de seguridad preliminares de dos corredores de la HIN en 2023: N Lynn St Y Washington Blvd. El cronograma y los hallazgos de las auditorías se documentan aquí . HIN actualizada Completamos un análisis de la HIN de 2017-2019 , que produjo la HIN actualmente en uso para brindar información las auditorías y proyectos de priorización. Actualizamos la HIN en 2023 usando los datos de 2018 a 2022 y una metodología actualizada.
	Realizar una revisión anual de puntos críticos.	Completado en el 2021: concluyó el Programa de puntos críticos de 2020 Acción de análisis de puntos crítico de 2022 (se identificaron 69 ubicaciones; se revisaron 48 ubicaciones; hay 18 mejoras en progreso; se instalaron 3 mejoras) Estamos concluyendo las ubicaciones de puntos críticos de 2022 . Se revisaron todas las ubicaciones nuevas y hay más de 18 tratamientos en progreso. Ahora estamos evaluando puntos críticos anteriores para determinar cómo están funcionando los tratamientos de seguridad anteriores y si se necesitan capas adicionales de tratamiento de seguridad. Se espera que la documentación final de los puntos críticos de 2022 y la nueva lista de puntos críticos de 2024 estén listas para el invierno de 2023/2024.
	Publicar un informe anual de accidentes que identifique patrones de accidentes anuales y a largo plazo utilizando datos policiales consolidados (ACPD/Departamento de Transporte de Virginia [VDOT]) que servirán como la fuente central para la generación de informes de accidentes.	Completado en el 2021: se publicó el Informe anual de accidentes del 2020 Completado en el 2022: se publicó el Informe anual de accidentes del 2021 Se publicó el Informe anual de accidentes de 2023 El informe anual de accidentes de 2022 está disponible en la página Mapas y datos de seguridad .

Objetivo	Elemento de acción	Referencias del desarrollo Estado
A4: Análisis de la equidad	Desarrollar mapas de indicadores relacionados con la equidad superpuestos con datos de accidentes, datos de respaldo y datos de inventario para identificar cómo la seguridad del transporte se relaciona con las áreas de disparidad.	Se completó el análisis inicial de la equidad Publicamos el Análisis de la equidad en la seguridad del transporte de Visión Cero y realizaremos un monitoreo y análisis adicional en 2025.
	Utilizar el análisis de superposición para identificar proyectos de seguridad que cerrarán las brechas en el acceso al transporte seguro.	Se iniciaron las recomendaciones y el plan de seguimiento El Análisis de Equidad de la Seguridad en el Transporte de Visión Cero detalla las acciones y las referencias de seguimiento que se implementarán y supervisarán durante los próximos dos años hasta la actualización del Plan de Acción de 2025, que incluirá una evaluación del progreso y los próximos pasos para el análisis de equidad.
A5: Revisión de accidentes críticos	Participar en una revisión trimestral e interdisciplinaria de todos los accidentes críticos.	11 reuniones desde la adopción del Plan de Acción Celebramos reuniones trimestrales (y cuando es necesario).
	Implementar elementos de acción de seguimiento teniendo en cuenta los hallazgos en las reuniones sobre accidentes críticos.	Completado en el 2021: se revisaron 55 accidentes; se implementaron 7 mejoras; se inició 1 campaña Completado en el 2022: se revisaron 50 accidentes; se implementaron 7 mejoras Se revisaron 31 accidentes críticos; se implementó 1 mejora; hay 15 ubicaciones en proceso de evaluación o mejoras en curso Revisamos 31 accidentes críticos, implementamos mejoras de seguridad en una ubicación y estamos en proceso de implementar mejoras de ingeniería en ocho ubicaciones y estamos evaluando activamente posibles mejoras de ingeniería en otros ocho ubicaciones.
A6: Informes del programa de Visión Cero	Publicar un informe anual de Visión Cero para documentar los esfuerzos relacionados con la implementación del Plan de Acción, las estadísticas de accidentes, los resultados del Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad y los impactos generales/oportunidades del.	Completado en el 2021: se publicaron los informes de mitad de año Completado en el 2022: se publicó el Informe anual y el Informe de mitad de año Presentación de informes del programa actualizada Este es el tercer informe anual del programa, que cubre el progreso desde el 2023 hasta la fecha.
	Publicar un panel de seguimiento de Visión Cero en el sitio web de Visión Cero que permita a los miembros de la comunidad revisar los datos de accidentes a través de un mapa y gráficos.	Completado en el 2021: tablero publicado y posteriormente mejorado Tablero actualizado El tablero en línea está actualizado con el último conjunto de datos de VDOT (junio de 2023).
A7: Evaluación de seguridad de referencia anual	Diseñar una evaluación anual de la seguridad percibida que identificará y rastreará los problemas de seguridad relacionados con el transporte en Arlington en el tiempo y en todas las demografías y ubicaciones.	Completado en el 2021: se desarrolló el formulario Completado en el 2022: formulario utilizado para el compromiso anual Formulario en uso Nuestro compromiso anual continuó utilizando el mismo formulario en 2023 para el análisis longitudinal. Este año hemos añadido un mapa interactivo para actualizar el mapa comunitario del compromiso del Plan de Acción de 2020.
	Realizar una evaluación cada año recogiendo respuestas de residentes, trabajadores y visitantes en Arlington.	Completado en el 2022: compromiso completo; 1,350 personas comprometidas Se completó el compromiso anual de 2023; más de 1,450 compromisos Consulte el informe de Compromiso anual para obtener más información sobre lo que escuchamos.
A8: Estudios del antes y el después	Revisar la eficacia de las medidas de mitigación de seguridad en el transporte al evaluar las condiciones antes y después de la implementación teniendo en cuenta las medidas de eficacia.	Completado en el 2022: 3 análisis pilotos del antes y después completos 12 tratamientos del antes y después de puntos críticos evaluados Tenemos estudios del antes y después en progreso y seguiremos actualizándolos en la página web Antes y después de Visión Cero .

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
B1: Planificación principal	Comenzar una actualización del Plan Maestro de Transporte (MTP), con todos los elementos modales combinados, que reconoce el programa y los principios de seguridad de Visión Cero como una de sus piedras angulares.	Trabajo de preplanificación en curso Hemos debatido métodos innovadores y lecciones aprendidas con jurisdicciones vecinas y ciudades pares de todo el país que recientemente han completado actualizaciones de sus MTP, que incluyen cómo incorporar los principios de Visión Cero. Estamos desarrollando un marco para abordar un MTP realineado y estamos en camino de lanzar una Solicitud de Propuestas (RFP) para el apoyo de consultores en 2023.
	Integrar la seguridad como prioridad en los criterios de evaluación de los proyectos para todos los nuevos proyectos de infraestructura e incorporar estos elementos en el diseño de los proyectos.	Completado en el 2022: herramienta de clasificación de proyectos desarrollada/criterios de seguridad incluidos Implementación continua En 2022, desarrollamos una herramienta de priorización de proyectos de capital para ayudar en el desarrollo y la implementación del Plan de Mejora de Capital de Transporte (CIP). La herramienta pone un gran énfasis en los proyectos de salud y seguridad, especialmente aquellos con preocupaciones de seguridad conocidas y antecedentes de accidentes. Esta herramienta se utilizó para guiar el CIP FY23 en colaboración con TEyO y Tránsito y otras agencias dentro del condado donde los proyectos pueden superponerse.
	Integrar los principios de Visión Cero en otras actualizaciones de planificación, lo que garantiza que se incorporen políticas de transporte y de seguridad en el transporte.	4 estudios incluyen Visión Cero En el verano de 2023, completamos el Estudio del corredor multimodal de S George Mason Drive y el Estudio de la viabilidad del camino del Arlington Boulevard y hemos finalizado la fase de desarrollo de concepto. Estamos desarrollando los conceptos y las recomendaciones preferidos de ambos estudios en la próxima fase de desarrollo, el alcance del proyecto de capital, para el próximo Plan de mejoras de capital para los años fiscales 2025-2034. Las recomendaciones de ambos estudios se centran en proporcionar opciones de transporte multimodal seguras y convenientes y reducir el riesgo de accidentes a través de instalaciones mejoradas para bicicletas y peatones, cruces más cortos y cómodos, carriles de viaje adecuados, fases de señal ajustadas, y mayor separación entre vehículos y usuarios no motorizados. Además, el Plan Estratégico de Tránsito y el estudio del Plan de Langston Blvd incluyen principios y acciones de Visión Cero.
	Coordinar los esfuerzos de planificación del uso de la tierra y el transporte para equilibrar las mejoras de seguridad con las necesidades de asequibilidad/equidad en todos los planes y los proyectos.	No se ha identificado ninguna referencia Iniciaremos acciones sobre este elemento a medida que los proyectos de seguridad a mayor escala entren en el proceso.
B2: Revisión de planes/proyectos	Implementar un enfoque estándar y documentado para integrar la seguridad como prioridad en el proceso de revisión del desarrollo del plan de sitio privado mediante la incorporación de una revisión de la seguridad y un conjunto de recomendaciones en el análisis del transporte multimodal (MMTA) y en todo el diseño y revisión de proyecto.	Completado en el 2021: se desarrolló un borrador del modelo del análisis de accidentes y seguridad Completado en el 2022: 2 análisis piloto de accidentes y seguridad en planes de sitio (1616 Fort Myer Dr y Ballston Macy's (701 N Glebe Rd). Integración de análisis de seguridad en el proceso Desarrollamos una metodología para incorporar revisiones de seguridad como parte de nuestros MMTA para proyectos de planes de sitio de excepción especial y realizamos una prueba piloto de dos proyectos. Hay seis próximos planes de obra en el proceso de definición del alcance e incluirán nuestro análisis de seguridad en sus presentaciones de la MMTA. Continuaremos trabajando para integrar los análisis de seguridad de manera oficial en el proceso de revisión de planes de sitio.
	Documentar e implementar un enfoque estándar para realizar análisis de seguridad al inicio de un proyecto de mejora del capital del proyecto.	No se ha identificado ninguna referencia Actualmente evaluamos las condiciones y las necesidades de seguridad al inicio de la planificación de proyectos de capital. Nuestro objetivo es formalizar un proceso estándar durante el próximo año.
	Colaborar en el plan y diseño de todos los parques y caminos nuevos para garantizar el acceso y la movilidad seguros.	Completado en el 2021: se revisaron 6 proyectos de parques/caminos (3 revisiones 100% completas) Completado en el 2022: se revisaron 5 proyectos de parques/caminos (2 revisiones 100% completas) Se revisaron 4 proyectos de parques/caminos (2 revisiones 100% completas) N Ohio St y 12th (100%), camino del Country Club (15%), Four Mile Run y Shirlington (90%), Clark Bell Trail (100%)

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad	Desarrollar e implementar criterios para revisar y priorizar proyectos de seguridad a gran escala/a largo plazo identificados a través de análisis de Visión Cero, auditorías de la HIN, revisiones de accidentes críticos o análisis de accidentes ad-hoc.	<p><i>Completado en el 2021: criterios de evaluación desarrollados para proyectos de capital</i> <i>Completado en el 2022: criterios de evaluación desarrollados para proyectos de desarrollo rápido</i></p> <p>Criterios de evaluación para todos los proyectos en la práctica Las herramientas de priorización para clasificar cada proyecto de seguridad de desarrollo rápido y de capital consideran si un proyecto se encuentra en la red de alto índice de lesiones, si está en un punto crítico o tiene accidentes recientes, si se encuentra dentro de un área con énfasis en la equidad y si está cerca de una zona escolar. Consulte la página de construcción rápida para obtener información actualizada sobre nuestros procesos de priorización de proyectos y flujo de trabajo de proyectos. Consulte la página de proyectos de capital de seguridad para obtener más información sobre cómo los proyectos de capital se inician en función de las necesidades de seguridad.</p>
	Desarrollar un proceso para trasladar los proyectos de inversión a gran escala identificados mediante revisiones de seguridad del canal de inversión de capital/calendario de implementación.	Se desarrolló el proceso de programación de proyectos de capital Iniciamos un proceso para incorporar proyectos de seguridad estratégicos y de construcción rápida al programa de proyectos de capital. También llevamos los proyectos identificados a través de evaluaciones de la HIN o de puntos críticos al ciclo de presupuesto de capital.
	Implementar proyectos de seguridad de construcción rápida a través del Programa del CIP de Visión Zero.	<p><i>Completado en el 2021: 9 proyectos de desarrollo rápido</i> <i>Completado en el 2022: 11 proyectos de desarrollo rápido</i></p> <p>10 proyectos de construcción rápida completos Vea una lista de los proyectos de construcción rápida en la Sección de Puntos destacados del progreso. Visite la página de construcción rápida para obtener información sobre los próximos proyectos de construcción rápida.</p>
	Implementar proyectos de seguridad a gran escala y a largo plazo mediante el programa Plan de Mejora de Capital (CIP).	7 proyectos de capital completos/13 en progreso Vea una lista de los proyectos de capital de seguridad en el sitio web de Proyectos de capital de seguridad de Visión Cero .
B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad	Asegurar el financiamiento del programa de Visión Cero en el CIP para la acción inmediata y los proyectos de construcción rápida.	\$1.6 millones en el años fiscal 2024 (incluye transferencia y nueva financiación) Confirmamos mejoras en la seguridad vial en el CIP y estamos trabajando para programar financiación de seguridad en la actualización del CIP este otoño para los años fiscales 2025 y 2026.
	Asegurar el financiamiento para proyectos de inversión a gran escala identificados a través del programa de seguridad.	2 proyectos de capital de seguridad programados Los dos proyectos identificados hasta ahora en 2023 para elevarlos para mejoras de seguridad de capital incluyen (1) la intersección de N George Mason Dr y N Park Dr and (2) la intersección de N Glebe Rd y Cathedral Ln.
	Mantener los recursos para los equipos y tratamientos introducidos por los proyectos de mejoras en la seguridad de Visión Cero.	Próximamente Desarrollamos inventarios de infraestructura para ayudar a estimar los fondos necesarios para mantener las recientes mejoras en la seguridad.
	Identificar el personal dedicado al programa de seguridad en el transporte del condado, que incluye un coordinador del programa de Visión Cero a tiempo completo.	<p><i>Completado en el 2022: se contrató a 2 empleados a tiempo completo de Visión Cero</i></p> <p>Se contrató a 1 empleado a tiempo completo El equipo de Visión Cero ahora consta de tres empleados permanentes a tiempo completo y dos pasantes de tiempo completo.</p>
	Solicitar subvenciones de forma estratégica, centrándose en la financiación de proyectos de seguridad a mayor escala y a más largo plazo.	<p><i>Completado en el 2021: \$95,000 otorgados para asistencia técnica</i> <i>Completado en el 2022: se otorgó financiación para 5 proyectos relacionados con la seguridad</i></p> <p>Se otorgaron \$80,000 para asistencia técnica; se presentó 1 solicitud de financiación En el informe anual se proporcionarán detalles adicionales y actualizaciones sobre la financiación.</p>
B5: Gestión de la velocidad	Realizar una revisión de las velocidades y las velocidades permitidas en la Red de lesiones graves que considere las características de las carreteras y el uso del suelo y despliegue	<p><i>Completado en el 2022: 3 estudios de velocidad de la HIN</i></p> <p>5 estudios de velocidad de la HIN en progreso Identificamos estos corredores para evaluarlos a través de auditorías de la HIN o a través de la evaluación del sistema de todas las carreteras con un velocidad permitida de 30 mph o más.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	medidas de mitigación de la velocidad basadas en los hallazgos.	Los estudios se han retrasado debido a dificultades del contratista con la recopilación de datos.
	Llevar a cabo una revisión de las velocidades y las velocidades permitidas en carreteras no interestatales en el condado con velocidades de 30MPH y superiores que considere las características de las carreteras y el uso del suelo y despliegue medidas de mitigación de la velocidad basadas en los resultados.	Completado en el 2021: se redujeron 7 límites de velocidad Completado en el 2022: se redujeron 7 límites de velocidad 17 corredores con estudio de velocidad en curso Consulte la lista de actividades de gestión de la velocidad en la sección Puntos destacados del progreso del informe principal para obtener detalles sobre los corredores y el cronograma.
	Desarrollar y adoptar un proceso para reducir los límites de velocidad por debajo de los 25mph en las carreteras del condado.	Completado en el 2021: se adoptó e implementó el proceso Completado en el 2022: se implementaron 13 zonas escolares de velocidad reducida 20 mph Se implementaron 14 zonas escolares de velocidad reducida de 20 mph; se planean 19 zonas escolares de velocidad reducida de 20 mph Confirmamos un proceso para reducir las velocidades por debajo de los 25 mph. En 2023, instalamos zonas escolares de velocidad reducida en 14 escuelas adicionales y estamos planificando etapas para modernizar todas las escuelas públicas y escuelas privadas restantes con más de 100 estudiantes en Arlington para 2024.
B6: Directrices/Estándares	Revisar y actualizar las directrices existentes para las especificaciones y la ubicación de la infraestructura y ajustarlas para garantizar las prácticas recomendadas por razones de seguridad.	Completado en el 2021: se actualizaron 6 directrices Completado en el 2022: se actualizó 1 directriz Se publicaron 2 directrices Las directrices actualizadas incluyen lo siguiente: (1) una directriz sobre las zonas escolares, (2) una directriz sobre las paradas de cuatro vías. Todas las directrices se encuentran publicadas en la Página de herramientas y directrices .
	Considerar y crear nuevas directrices para el desarrollo y la implementación para mejorar el acceso seguro y las operaciones en el sistema de transporte.	6 directrices en desarrollo o revisión Tenemos cinco directrices nuevas en desarrollo que es posible que se publiquen el 2023/ 2024: (1) Mantenimiento del tránsito (MOT) durante la revisión del plan de construcción, (2) señalización de multa adicional por exceso de velocidad de \$200, (3) radares de velocidad en zonas escolares, (4) intervalos de prioridad para peatones (LPI) y (5) cruces de intersecciones de caminos/calles. Una directriz está en revisión: (1) directrices sobre cruces marcados.
	Perfeccionar las directrices de las zonas escolares para establecer señalizaciones consistentes, colocación de señalizaciones, reducciones de límite de velocidad y marcas viales en las áreas escolares.	Se perfeccionaron e implementaron directrices sobre zonas escolares Desarrollamos un borrador de las directrices de zonas escolares y las demostramos en 13 escuelas en 2021. Gracias a los comentarios positivos de la comunidad, las Escuelas Públicas de Arlington (APS) y el ACPD, finalizamos las directrices de las zonas escolares , instalamos 14 nuevas modernizaciones de zonas escolares/instalaciones de zonas escolares de velocidad reducida en 2023 y planificamos modernizar todas las escuelas restantes en 2024.
	Revisar los estándares de ubicación de los guardias de cruce y aplicar una clasificación de prioridades basada en los datos de las características ambientales para asignar los guardias de cruce donde sean más necesarias.	Completado en el 2021: priorización de ubicaciones de guardias de cruce completada Proceso de priorización y criterio en uso Cada año, la APS y el ACPD colaboran para priorizar las ubicaciones para la implementación de guardias de cruce.
B7: Caja de herramientas de seguridad multimodal	Desarrollar una Caja de herramientas de seguridad multimodal que identifica las estrategias disponibles para abordar las preocupaciones de seguridad para todos los modos.	Completado en el 2022: se publicó la caja de herramientas de primera generación Caja de herramientas en uso La primera generación de la caja de herramientas "activa" se documenta en la página Herramientas y directrices .
	Mantener y actualizar activamente la Caja de herramientas de seguridad multimodal a lo largo del tiempo, así como informar las referencias sobre la implementación del condado de cada herramienta en el Informe Anual de Visión Cero.	Se informaron las referencias de las herramientas en el Informe anual Los informes anuales de Visión Cero (publicados en la primavera) incluyen el recuento anual de herramientas. También hemos publicado un resumen de seguimiento de herramientas en la página Herramientas y directrices . Actualizaremos la Caja de herramientas cuando se produzcan las directrices o estándares de las herramientas o cuando sea necesario agregar o quitar una herramienta.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	<p>Establecer una metodología para implementar proyectos piloto. La metodología deberá incluir supervisión y evaluación basadas en datos/contribuciones públicas recopilados en el proyecto piloto.</p>	<p>Completado en el 2021: se desarrolló el <u>proceso piloto</u>; se completaron 2 proyectos piloto Completado en el 2022: se completaron 4 proyectos piloto Hay 2 proyectos piloto en progreso y pilotos adicionales en etapas de planificación Los <u>proyectos piloto</u> en progreso incluyen los siguientes: (1) cierre temporal de la carretera de Oakridge Elementary School y (2) reductores de velocidad tácticos en las zonas de escuelas. Los próximos proyectos piloto que se están considerando incluyen un posible cierre táctico de carriles de giro y un piloto de colaboración de calles lentas con el programa Calles Completas de los Vecindarios.</p>
	<p>Realizar revisiones globales de todo el sistema de las herramientas implementadas e implementar actualizaciones para garantizar tratamientos de seguridad consistentes y equitativos en todo el condado.</p>	<p>Completado en el 2021: se evaluaron 6 herramientas; se actualizaron 1,537 ubicaciones Se están evaluando 4 herramientas (1) cruces controlados (actualización de marcas de alta visibilidad), (2) barreras de hormigón, (3) señalización de ceder el paso a los peatones en cruces y (4) placas traseras de señales.</p>
<p>B8: Aplicación equitativa/basada en datos</p>	<p>Usar datos de velocidad/accidentes en combinación con información de la comunidad para identificar e implementar el cumplimiento automatizado, que incluye cámaras de luz roja y radares en escuelas o en zonas de trabajo (ubicaciones permitida por la Ley de Virginia).</p>	<p>Completado en el 2022: <u>se adoptó la ordenanza de cámaras de velocidad</u> 6 instalaciones de cámaras de luz roja en progreso Recomendamos seis nuevas intersecciones con cámaras de luz roja, que el VDOT aprobó recientemente y que se instalarán tras la selección del proveedor. Contratación de proveedores de cámaras de velocidad en progreso Estamos trabajando para conseguir un proveedor y simultáneamente estamos finalizando las directrices para la colocación de cámaras de velocidad.</p>
	<p>Explorar opciones de control o cumplimiento nuevas y/o automáticas.</p>	<p>Próximamente No tomamos acciones oficiales sobre este elemento aún debido a limitaciones legales.</p>
	<p>Revisar e informar los datos demográficos recopilados a través de las actividades de aplicación de la ley en todo el condado.</p>	<p>Revisión de datos de forma continua El personal revisa periódicamente la información sobre datos demográficos para las paradas de tráfico y esta está disponible para el público en el Portal de datos abiertos de Virginia.</p>
<p>B9: Mantenimiento de las instalaciones</p>	<p>Controlar y ajustar las estrategias de mantenimiento cuando el personal o la comunidad identifiquen un problema de seguridad.</p>	<p>En progreso Revisamos y respondemos de forma activa a las preocupaciones de mantenimiento informadas a través del Portal de Solicitud de servicio, así como a las llamadas y mensajes entrantes.</p>
	<p>Identificar e implementar mejoras en la seguridad a través del proceso de repavimentación anual del condado mediante una metodología estandarizada y transparente.</p>	<p>Completado en el 2021: más de 10,000 pies lineales de elementos de diseño de seguridad nuevos o mejorados Completado en el 2022: se repavimentaron más de 70 millas de carreteras; 3.86 millas de carriles para bicicletas o contenedores nuevos o mejorados Repavimentación de más de 50 millas de carreteras; llevar a cabo medidas para el compromiso temprano en el programa de repavimentación de 2024 El personal estableció un proceso anual de compromiso público para comunicar y obtener aportes para los proyectos de repavimentación.</p>
<p>B10: Diseño del Mantenimiento del tránsito y Construcción activa</p>	<p>Asegurar la coordinación cuando se está desarrollando un parque, un camino u otro espacio público para garantizar un espacio seguro y la continuidad tanto de los viajes motorizados como no motorizados.</p>	<p>Completado en el 2021: 180 MOT totales revisados/8 MOT revisados con el Departamento de Parques y Recreación del Condado de Arlington (DPR) Completado en el 2022: 157 MOT revisados/3 MOT revisados con el DPR 110 MOT revisados/2 MOT revisados con el DPR Revisamos estos MOT en busca de características de seguridad como parte de las revisiones de planes públicos y privados.</p>
	<p>Solicitar un límite de velocidad temporal más bajo (al menos 5mph más bajo que la velocidad permitida) en las zonas de trabajo, comenzando con los proyectos revisados por el condado.</p>	<p>En progreso Aplicamos límites temporales de velocidad más bajos caso por caso, normalmente en construcciones a largo plazo, construcciones en arterias que afectan 2 o más carriles de viaje en una dirección, áreas de construcción que proponen nuevos elementos como cruces (RRFB temporales), y zonas de construcción compleja</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	Desarrollar una directriz del plan de MOT que mejore las consideraciones de seguridad para todos los modos en los proyectos de construcción públicos y privados, que incluya una política para reducir los límites de velocidad en las áreas de trabajo.	Borrador de directrices en curso La revisión final y la publicación de las directrices están pendientes debido a la disponibilidad del personal.
	Expandir la capacidad del condado para supervisar la construcción activa para asegurar que todas las señales, materiales, accesos temporales y rutas de desvío sigan las directrices establecidas.	Completado en el 2022: se mejoró el portal Solicitud de servicios para incluir la presentación de informes de MOT; se respondió a 237 solicitudes con una tasa de conclusión promedio de 16 días hábiles. En progreso Estamos trabajando en la capacitación de un equipo de inspectores que apoyará los objetivos de Visión Cero para las inspecciones de sitios y el MOT. Se respondió a 134 solicitudes con una tasa de conclusión promedio de 27 días hábiles En 2022, actualizamos el portal Solicitud de servicios agregando una forma de informar problemas con los planes de MOT para ayudar al condado a realizar un seguimiento de las condiciones laborales y responder a las necesidades de seguridad.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
C1: Compromiso de seguridad en curso	Proporcionar oportunidades de compromiso público y de las partes interesadas específicas para el programa de Visión Cero una vez que el Plan de Acción esté implementado.	Completado en el 2021: 8 compromisos de seguridad Completado en el 2022: 5 compromisos de seguridad 3 compromisos completados Completamos el Compromiso anual de seguridad. También ayudamos a revisar y publicitar los compromisos para dos estudios del VDOT relacionados con la seguridad (Estudio STARS de Glebe Rd y Estudio Project Pipeline de Washington Blvd/Arlington Blvd).
	Priorizar el compromiso con grupos de usuarios vulnerables o de difícil acceso en los esfuerzos o proyectos relacionados con la seguridad del transporte, lo que incluye asegurarse de que la información esté disponible para las personas de diferentes idiomas y habilidades.	Completado en el 2022: compromiso anual; tres grupos focales Compromiso accesible continuo; compromiso de seguridad anual; 2 grupos focales; 1 evento sorpresa Traducimos los materiales de compromiso público y comunicación en diferentes idiomas en función del alcance del esfuerzo. El contenido de nuestro sitio web también se diseñó para que se traduzca de forma automática. Nuestro Compromiso anual de seguridad incluye el compromiso estratégico/eventos sorpresa para conectar con las poblaciones de difícil acceso y comenzamos eventos sorpresa trimestrales en las áreas con énfasis en la equidad para educar e informar a los miembros de la comunidad sobre cuestiones y recursos de seguridad.
C2: Canales accesibles de comentarios	Fusionar la atención al cliente y las comunicaciones del condado de Arlington (C3) e Informe un problema para crear una herramienta única fácil de encontrar/usar/rastrear en el sitio web del condado. Proporcionar enlaces e información de contacto para garantizar que este canal sea accesible a todas las personas.	Completado en el 2021: se integró el "Formulario de Investigación de transporte" en el portal Solicitud de servicios Completado en el 2022: se agregaron enlaces a sitios web; se imprimieron tarjetas de presentación para compartir información sobre Informe un problema Se iniciaron eventos sorpresa para compartir información sobre Informe un problema en las áreas con énfasis en la equidad En el futuro, nuestros esfuerzos de concientización y educación sobre los canales de denuncia de la comunidad se centrarán en las áreas con énfasis de equidad según las recomendaciones del Análisis de equidad de Visión Cero .
	Completar la revisión y respuesta oportuna a las preocupaciones presentadas en el canal de informes de la comunidad.	Completado en el 2021: 3,079 solicitudes públicas (enero de 2021 a marzo de 2022) con un promedio de conclusión de 12 días Completado en el 2022: 3,523 solicitudes de servicio público con un promedio de conclusión de 25 días 2,698 solicitudes de servicio público con un promedio de conclusión de 14 días Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2023, recibimos 2,698 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para que completáramos una solicitud de servicio fue de 14 días laborables (excluyendo fines de semana/días festivos) o 18 días calendario. Nota: Estos números son más altos que en el pasado porque comenzamos a rastrear más investigaciones en el sistema (ahora incluye todas las investigaciones de

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
C3: Comunicaciones del programa de Visión Cero	Mantener un sitio web completo de Visión Cero que se actualiza con frecuencia con materiales educativos, actualizaciones de proyectos, recursos, informes de progreso, próximos eventos, datos/mapas de accidentes de cara al público, un tablero de seguimiento de Visión Cero, seguimiento de elementos de acción e información de contacto.	<p>seguridad de tráfico, problemas de MOT, informes de bloqueo de calles/aceras/carriles para bicicletas, problemas con scooters, etc.).</p> <p>Completado en el 2021: transición a una plataforma web; adición de 6 subpáginas Completado en el 2022: se reorganizó el sitio web para hacerlo más fácil de usar Actualización bimensual; se agregaron 2 subpáginas Actualizamos el sitio web varias veces al mes y realizamos un esfuerzo general de reorganización de contenidos para garantizar que la información sea fácil de encontrar en el sitio. Agregamos nuevas subpáginas para los Estudio del antes y después y Seguridad y equidad en 2023.</p>
	Crear y mantener un servidor de listas de Visión Cero que difunda información sobre los proyectos y programas en curso relacionados con la seguridad en el transporte.	<p>Completado en el 2021: se enviaron 11 boletines de noticias Completado en el 2022: se enviaron 11 boletines de noticias; 2,081 suscriptores Se enviaron 7 boletines de noticias; 2,240 suscriptores Enviamos un boletín bilingüe de Visión Cero por mes; el número actual de suscriptores (2,240 a principios de 2023) aumentó en 159 desde marzo de 2023.</p>
	Usar distribuciones de correo electrónico y difusiones de redes sociales que abarcan diferentes departamentos del condado para aumentar el conocimiento del programa de Visión Cero; tendencias de datos; y proyectos/problemas de transporte.	<p>En progreso El Grupo de Partes interesadas interdepartamentales ha estado compartiendo mensajes de Visión Cero a través de correos electrónicos del condado y canales de redes sociales.</p>
C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad	Desarrollar comunicaciones periódicas para audiencias específicas (p. ej., focos de tendencia a accidentes) para ayudar a aumentar la conciencia de los problemas de seguridad en el transporte y utilizar los programas de extensión dirigidos por el condado existentes para compartir esta información.	<p>Completado en el 2022: campaña Mitigación de accidentes críticos (mayo a diciembre) Se relanzó la campaña Mitigación de accidentes críticos Reutilizamos los gráficos de la campaña de Mitigación de accidentes críticos de 2022 porque las tendencias de los datos de accidentes críticos de este año han mostrado patrones de comportamiento similares y publicaremos estos gráficos en medios y ubicaciones similares a los de 2022. Este año agregaremos un elemento en la calle para educar a los miembros de la comunidad sobre las herramientas de seguridad y, con suerte, alentaremos a los peatones y ciclistas a aprovechar dichos elementos de seguridad.</p>
	Compartir materiales de campañas de educación y comunicaciones regionales, estatales o federales para maximizar el alcance al compartir mensajes e información.	<p>Completado en el 2022: se compartieron 16 campañas Se compartieron 10 campañas ACPD llevó a cabo difusión y promoción en medios sociales para eventos en asociación con el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington (MWCOC) (regional), DMV (estatal), y la Administración Nacional de Seguridad Vial (NHTSA) (federal).</p>
	Proporcionar educación sobre el transporte y ayudas a la comunidad.	<p>Completado en el 2021: 55 clases/eventos; se compartieron 25 campañas Completado en el 2022: más de 80 clases/eventos; se compartieron 35 campañas/se inspeccionaron 476 asientos de auto 53 clases/eventos; se compartieron 15 campañas/iniciativas; se inspeccionaron 329 asientos de auto; se vendieron 1,719 tarjetas iRide Consulte una lista de las clases/eventos y otras campañas de divulgación en la sección de Puntos destacados del progreso.</p>
	Adaptar los esfuerzos de educación para abordar las conductas negativas de los usuarios de transporte identificadas mediante el análisis sistémico de accidentes a través de campañas específicas de divulgación.	<p>Completado en el 2022: se completó la campaña Mitigación de accidentes críticos; alcance estimado de 150,000 personas/mes Se relanzó la campaña Mitigación de accidentes críticos Utilizamos los resultados del análisis sistémico de accidentes para crear mensajes dirigidos.</p>
	Proporcionar datos de la velocidad del tráfico y los delitos para su visualización pública a través del portal de datos abiertos para que los miembros de la comunidad puedan aprender de las conductas observadas.	<p>En progreso Estamos trabajando para desarrollar un conjunto de datos sobre la velocidad y el volumen para el condado. Discutiremos la integridad del conjunto de datos y el formato con el objetivo final de proporcionar esta información en el portal de datos abiertos.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
D1: Colaboración interdepartamental sobre seguridad	Mantener representantes interdepartamentales que transmitan el mensaje de Visión Cero y coordinen/hagan seguimiento de los elementos de acción con sus departamentos.	15 departamentos/oficinas que participan activamente (1) Departamento de Bomberos, (2) Oficina del Administrador, (3) Oficina de Servicios de Desarrollo, (4) Departamento de Policía, (5- 9) Departamento de Servicios Ambientales: Tránsito, TEyO, Aguas, Alcantarillas, Calles, TPCPM, ACCS, Socios del Transporte de Arlington (ATP) + BikeArlington + WalkArlington), (10- 11) Planificación Comunitaria, Vivienda y Desarrollo (CPHD): Programa de los vecindarios de Arlington, Planeamiento actual, ((12) Departamento de Servicios Humanos - Salud Pública, Gestión de Riesgos, (13) Comunicaciones, (14) Seguridad Pública.
	Organizar reuniones y comunicaciones regulares con los representantes de cada departamento y oficinas del condado para coordinar los elementos de acción de Visión Cero y progreso de la documentación.	Reuniones bimensuales Nos reunimos cada dos meses para discutir el progreso hacia los elementos de acción de Visión Cero y las necesidades y actualizaciones de seguridad en curso.
	Organizar un video de capacitación del personal de Visión Cero necesario para todos los empleados del condado para inculcar una conciencia unificada de los problemas de seguridad para la seguridad del transporte.	Materiales de capacitación en progreso El personal está trabajando para crear un video de educación del personal para la comprensión y capacitación de Visión Cero para todo el personal del condado y los contratistas. Esperamos lanzar el video internamente en 2023/2024.
D2: Departamento de Transporte de Virginia	Participar en una reunión trimestral para abordar cuestiones de seguridad, puntos críticos, áreas específicas o con énfasis, o proyectos sobre carreteras mantenidas por el VDOT.	Completado en el 2021: 3 reuniones; 2 proyectos de desarrollo rápido; 3 mejoras en corredores; 14 mejoras en cruces Completado en el 2022: 2 reuniones; se implementaron 4 iniciativas de seguridad 1 reunión; 15 iniciativas de seguridad en curso Consulte una lista detallada de actividades en la sección de Puntos destacados del progreso.
	Colaborar con el VDOT para reducir la velocidad y los límites de velocidad en las carreteras mantenidas por el VDOT.	Completado en el 2022: se redujo 1 límite de velocidad (Glebe Rd) 1 estudio de velocidad en progreso Estamos evaluando las velocidades de un corredor del VDOT: Old Dominion Dr.
D3: Coordinación de agencias regionales	Participar en actividades regionales de visión Cero o de programas de seguridad para compartir prácticas de seguridad y lecciones aprendidas en todos los programas de seguridad en el transporte de la región de DC.	Completado en el 2021: 9 reuniones con socios regionales; 1 evento regional Completado en el 2022: 2 reuniones con socios regionales; 3 eventos regionales 9 reuniones con socios regionales; 2 eventos regionales; 1 evento nacional Hicimos presentaciones en los siguientes eventos: (1) Reunión del Capítulo del Instituto de Ingenieros de Tráfico de Washington, DC, sobre los programas de seguridad e ingeniería del transporte en abril, (2) la Cumbre de Visión Cero de la Asociación de Ciclistas del Área de Washington en junio y (3) serie educativa de la Red de Visión Cero sobre la institucionalización de la equidad en salud en la seguridad del transporte en agosto. También asistimos a las reuniones regionales de coordinación de Visión Cero y a las reuniones del Subcomité de Seguridad en el transporte del MWCOG que comparte datos, información y estrategias para mejorar la seguridad de otras jurisdicciones locales.
	Participar en reuniones y comunicaciones sobre temas de seguridad en el transporte con agencias regionales.	En progreso Además de las reuniones del subcomité del MWCOG mencionadas anteriormente, nos reunimos regularmente con un grupo para conversar sobre proyectos, específicamente, el funcionamiento del servicio de autobús regional en áreas donde el MOT obliga a la reubicación de los autobuses.
D4: Promoción legislativa	Identificar una agenda de política legislativa antes de la sesión legislativa de cada año y coordinar esa agenda con el representante legislativo del condado para desarrollar asociaciones y promover los temas de la agenda para su consideración en la Asamblea General.	Completado en el 2021: Paquete Legislativo de 2022 Completado en el 2022: Paquete Legislativo de 2023 Paquete legislativo bajo consideración La Junta del Condado revisará un paquete legislativo para la Asamblea General de 2024 a finales de este año. Coordinaremos las solicitudes y prioridades de seguridad entre todos los departamentos para ayudar a preparar el paquete (p. ej., la expansión del cumplimiento automatizado).

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
D5: Partes interesadas	<p>Facilitar las conversaciones con los comités del condado, las comisiones, la comunidad empresarial, y los grupos de interés a través del Grupo de partes interesadas externas que participa en una actualización anual del programa y el informe del programa semestral. Este grupo permitirá a las partes interesadas seguir participando en el proceso y proporcionar comentarios al personal del programa una vez que el programa Visión Cero esté en ejecución.</p>	<p>Más de 25 grupos invitados Se llevará a cabo una reunión de mitad de año con el ESG (abierta al público) en octubre de 2023. Los participantes invitados incluyen los siguientes: Comité Conjunto de APS sobre Opciones de Transporte; Comité Asesor de APS sobre Opciones de Transporte; Comité Asesor de Bicicletas; Comité Asesor de Discapacitados; Comité Asesor de Peatones; Comité Asesor de Tránsito; Comisión de Transporte; Comisión del Programa de Vecindarios de Arlington; Comisión de la Tercera Edad; Comisión de Parques y Actividades Recreativas; Comisión de Planificación; Comité de Revisión de Planos; Comisión de Vivienda; Federación Cívica; Asociación de Ciclistas del Área de Washington; Distrito de Mejora Comercial (BID) de Ballston; BID de National Landing; BID de Rosslyn; Asociación de Columbia Pike; Alianza del Bulevar Langston; Familias de Arlington por unas Calles Seguras; Movilidad Sostenible para Arlington; y más.</p>
	<p>Compartir información de seguridad y programas de compromiso con organizaciones y comunidades representativas para que puedan ayudar a fomentar la cultura de seguridad de la comunidad y aumentar la inclusión en el programa.</p>	<p>Intercambio de información y diversos esfuerzos y eventos de promoción Vea una lista de las iniciativas y esfuerzos en la Sección de Puntos destacados del progreso.</p>
	<p>Mejorar la seguridad del transporte alrededor de las escuelas mediante la realización de auditorías de las zonas o intersecciones escolares para identificar las áreas para mejorar las condiciones de seguridad o remodelar la zona escolar sobre la base de las nuevas directrices de zonas escolares.</p>	<p><i>Completado en el 2021: se revisaron 6 intersecciones; se identificaron 4 proyectos piloto; se actualizaron 13 zonas escolares; se realizaron 18 auditorías de caminatas</i> <i>Completado en el 2022: se identificaron 2 proyectos piloto; se actualizaron 14 zonas escolares</i> Se publicaron las Directrices sobre zonas escolares; hay 19 actualizaciones de zonas escolares en progreso; se está desarrollando el programa de directrices sobre cámaras de velocidad para las zonas escolares Consulte la sección Puntos destacados del progreso para obtener más detalles sobre las iniciativas.</p>
D6: Proveedores de servicio	<p>Trabajar con los proveedores de servicios de contrato del condado para asegurar la alineación con las prioridades de seguridad y equidad de Visión Cero en las tareas de su trabajo al agregar una declaración donde se comprometen con las prácticas de seguridad en el transporte/de Visión Cero en todos los nuevos contratos de diseño, ingeniería, o de construcción y a establecer objetivos claros en las reuniones de lanzamiento con los directores de proyecto y construcción.</p>	<p>En progreso Estamos desarrollando los requisitos de Visión Cero para integrarse en los contratos y un cronograma para la integración.</p>
	<p>Establecer relaciones con los proveedores de servicios de transporte que operan en Arlington (p. ej., servicios de transporte, empresas de scooter, taxis, autobuses, etc.) para compartir experiencias/datos e identificar oportunidades para mejorar la seguridad en las operaciones.</p>	<p><i>Completado en el 2021: se establecieron 6 contactos; se organizaron reuniones sobre las mejores prácticas en las zonas de recogida y entrega; se organizaron 2 eventos con más de 30 personas</i> <i>Completado en el 2022: se emitieron todos los permisos disponibles (1,000) para las bicicletas eléctricas sin acoplamiento; se instalaron 70 corrales de micromovilidad</i> Se agregaron opciones de bicicleta/scooter en Informe un problema Se instalaron 30 corrales de micromovilidad Los ACCS están trabajando directamente con los proveedores de servicios de bicicletas eléctricas y micromovilidad compartida para promover la conducción y el estacionamiento seguros de bicicletas eléctricas y scooters. También han organizado eventos educativos para promover la conducción segura. En 2023, los ACCS también agregaron Problemas con las bicicletas y scooters a la herramienta Informe un problema. Esta función se agregó para ayudar a identificar dispositivos sin acoplamiento estacionados de manera incorrecta. El informe se envía de inmediato a los operadores para que retiren la scooter en un plazo de 2 horas. Los ACCS también agregaron la opción de sugerir una ubicación para un corral a Informe un problema con el fin de recopilar los aportes de la comunidad sobre los lugares que necesitan más estacionamiento para scooters.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	Establecer relaciones con servicios de transporte y entrega para mejorar las operaciones en la acera y permitir una rápida coordinación en cuestiones de seguridad.	Próximamente Aún no hemos tomado medidas sobre este punto.
	Establecer relaciones con las empresas de servicios públicos para permitir una rápida coordinación en cuestiones de seguridad con la infraestructura o el trabajo de reparación.	<i>Completado en el 2021/2022: se establecieron 2 contactos</i>

