

VISION ZERO

ARLINGTON COUNTY

Informe de mitad de año de Visión Cero

Departamento de Servicios
Ambientales (DES)

Ingeniería y Operaciones de
Transporte (TE&O)

Septiembre 2024



ARLINGTON
VIRGINIA

ÍNDICE

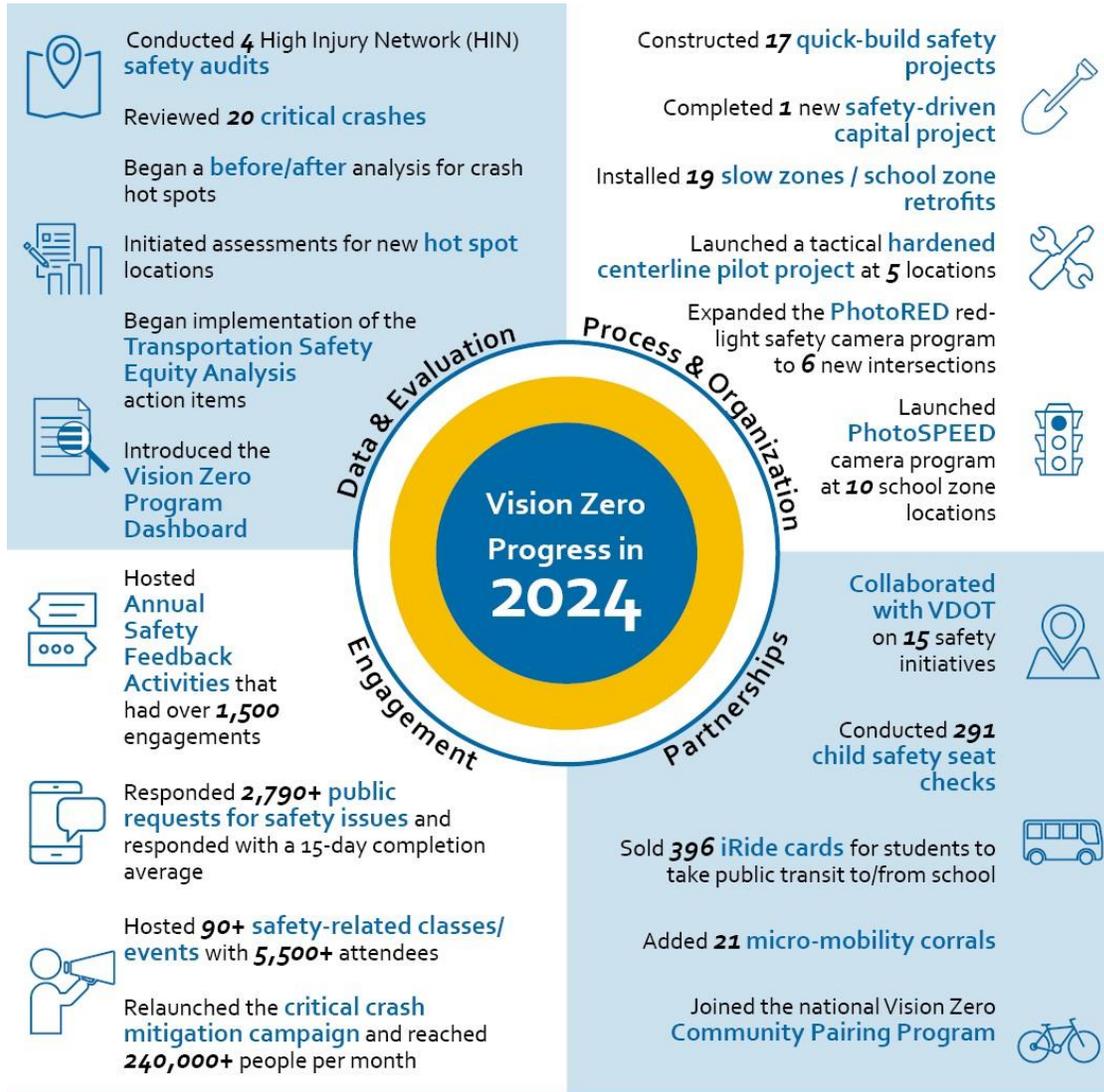
RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	5
VISION CERO EN EL CONDADO DE ARLINGTON.....	5
CRONOGRAMA DEL PROGRAMA.....	5
RENDIMIENTO DEL PROGRAMA	7
MEDIDAS DE RENDIMIENTO.....	7
2024: PRINCIPALES LOGROS HASTA LA FECHA	11
RESUMEN DE LOS COMENTARIOS ANUALES SOBRE SEGURIDAD	30
VISION GENERAL DE LAS ACTIVIDADES	30
COMENTARIOS DESTACADOS	31
CÓMO APROVECHA ESTOS COMENTARIOS EL EQUIPO DE VISION CERO	32
ANÁLISIS DEL ANTES Y DESPUÉS	33
2024: LO QUE VIENE	37
APÉNDICES	43
1. GRÁFICOS DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN DE CHOQUES GRAVES	43
2. MATERIALES Y GRÁFICOS EMERGENTES.....	44
3. ACTUALIZACIÓN DEL CUADRO DE ELEMENTOS DE ACCIÓN.....	48



Resumen ejecutivo

Resumen de las actividades de Visión Cero

El siguiente gráfico y cuadro muestran un resumen de las actividades hasta agosto de 2024.



Resulting Infrastructure Improvements

- ✓ Implemented 2 improvements at critical crash locations
- ✓ Installed Rectangular Rapid Flashing Beacons (RRFBs) at 1 crossing
- ✓ Installed 700ft of separated bike lanes
- ✓ Built or installed 27 curb extensions
- ✓ Added leading pedestrian intervals (LPIs) at 12+ intersections
- ✓ Installed centerline hardening at 5 locations
- ✓ Installed 6 speed humps in school slow zones
- ✓ Completed 1 safety-driven capital project

Principales logros en 2024 hasta la fecha

- Lanzamos el análisis de 30 nuevos [puntos críticos de choques](#)
- Añadimos intervalos de prioridad para peatones (LPI) y señales de "Prohibido girar a la derecha en rojo" en 12 intersecciones de National Landing.
- Publicamos el [INFORME ANUAL DE CHOQUES](#) de 2023
- Realizamos cuatro [auditorias de seguridad en la Red de Lesiones Graves \(HIN\)](#)
- Seguimos implementando los elementos de acción del [Análisis de equidad de la seguridad en el transporte](#)
- Evaluamos 14 ubicaciones de [CHOQUES GRAVES](#)
- Creamos un [Panel de control para el programa Visión Cero](#)
- Publicamos un nuevo [Panel de control para los datos de choques](#)
- Recibimos más de 880 respuestas en línea y más de 630 interacciones de la comunidad en el [Compromiso anual de seguridad](#)
- Definimos métodos de seguimiento del antes y después
- Construimos 17 [proyectos de seguridad de construcción rápida](#)
- Completamos 1 [proyecto de capital para la seguridad](#)
- Completamos 7 [mejoras de semáforos](#)
- Programamos 2 [proyectos de capital para la seguridad](#)
- Recibimos \$80,000 en [asistencia técnica](#) para evaluar los puntos críticos de choques
- Redujimos el límite de velocidad en cinco corredores
- Instalamos actualizaciones y zonas escolares de velocidad reducida en 19 [zonas escolares](#)
- Reunimos datos del antes y después y de 247 respuestas de la comunidad en relación con el [proyecto piloto de seguridad](#) de reductores de velocidad tácticos.
- Ampliamos el proyecto piloto de reductores de velocidad tácticos a otras 3 ubicaciones.
- [Lanzamos un proyecto piloto](#) de seguridad para probar líneas centrales reforzadas en 5 ubicaciones.
- Ampliamos el [programa de Radares de control foto-rojo](#) (PhotoRED) en [6 nuevas ubicaciones](#)
- Lanzamos el [Programa de cámaras de control de velocidad](#) (PhotoSPEED) en [10 zonas escolares](#)
- Recibimos 2,796 solicitudes del público relacionadas con la seguridad o el mantenimiento, con un tiempo promedio de respuesta de 15 días calendario
- Recibimos 150 solicitudes relacionadas con el mantenimiento del tráfico (MOT) / problemas en zonas de obras en curso, con un tiempo de respuesta promedio de 13 días calendario
- Organizamos más de 90 eventos con más de 5,600 asistentes
- Compartimos más de 23 campañas o iniciativas de divulgación
- Realizamos 291 [controles de sillas de seguridad para niños](#)
- Vendimos 396 [tarjetas iRide](#) para que los estudiantes viajen en transporte público
- Continuamos con la [campaña de reducción de choques graves](#), con un alcance estimado de unas 240,000 impresiones al mes.
- Coordinamos 15 iniciativas de seguridad con el [VDOT](#)
- Colaboramos con las iniciativas de [Interesados externos](#) y [APS](#)
- Nos unimos al programa nacional de [Vinculación Comunitaria de Visión Cero](#) y lo vinculamos con Madison, Wisconsin.
- Añadimos o actualizamos 21 [corrales para micromovilidad](#)

Lo que viene en 2024

- Completar UNA EVALUACIÓN INICIAL DE TODOS LOS NUEVOS [PUNTOS críticos de choques](#) identificados en 2024
- Realizar otras dos [auditorias de seguridad de HIN](#)
- Implementar las recomendaciones del [Análisis de la equidad en la seguridad del transporte](#)
- Terminar los [estudios del antes y después](#) de 5 herramientas de seguridad
- Participar en la actualización del [Elemento de transporte](#) del [Plan integral](#) del condado
- Implementar y supervisar el impacto de las evaluaciones de seguridad en el proceso del plano de obra.
- Continuar con la construcción o desarrollo de planes para más de 30 [proyectos de seguridad de construcción rápida](#)
- Terminar o avanzar con más de 21 [proyectos de capital para la seguridad](#)
- Seguir avanzando hacia nuestro elemento de acción de revisar todos los límites de velocidad de 30 mph o más en el condado.
- Lanzar una actualización de la [Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal](#)
- Seguir identificando, construyendo, supervisando y ampliando los [proyectos piloto de seguridad](#)
- Supervisar y repasar las iniciativas de [control automatizado de la seguridad](#)
- Avanzar en el mantenimiento de las directrices de diseño del tráfico para las zonas de obras en curso
- Seguir desarrollando y compartiendo contenido a través de la [campaña de reducción de choques graves](#)
- Publicar el informe final del [proyecto regional de concientización y recursos sobre conducir bajo los efectos de sustancias](#)
- Coordinar iniciativas de seguridad con el [VDOT](#)
- Ayudar a desarrollar el Paquete Legislativo de 2025 para la Asamblea General
- Empezar a planificar el proceso de actualización al [Plan de acción](#) de Visión Cero que se va a lanzar en 2025

Introducción

Visión Cero en el condado de Arlington

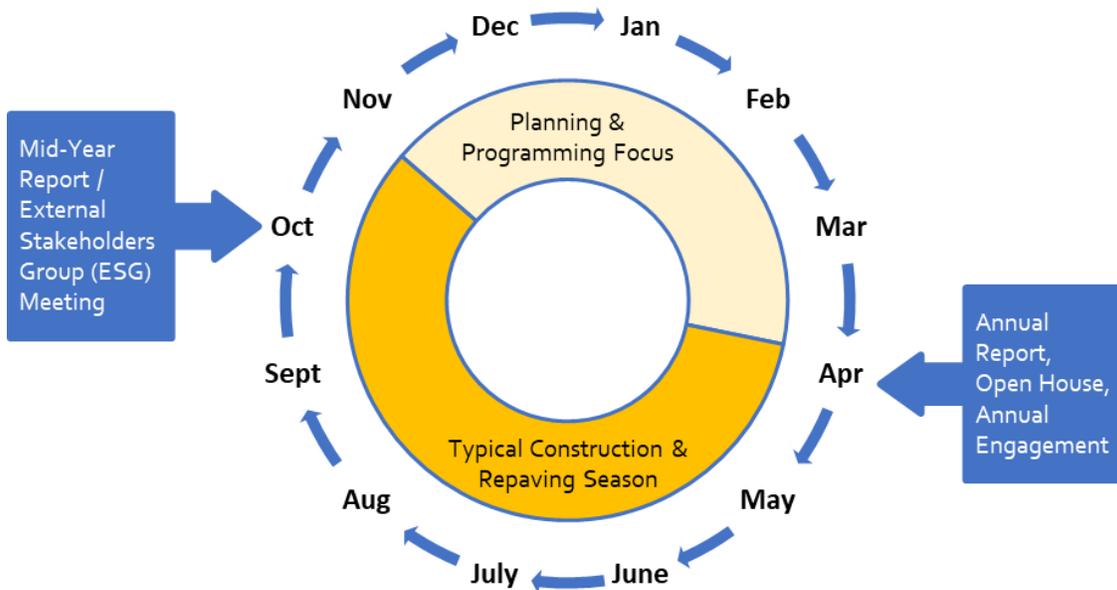
Visión Cero es una estrategia reconocida internacionalmente para eliminar todas las muertes y daños graves causados por choques de tráfico, a la vez que aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos. En mayo de 2021, la Junta del condado de Arlington adoptó un [Plan de Acción de Visión Cero a cinco años](#) para trabajar hacia nuestra meta de tener cero muertes y heridos graves en nuestro sistema de transporte para 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 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 aquí para visualizar los materiales del Informe anual.](#)
- Recopilaremos comentarios sobre nuestro progreso todos los años y compartiremos un resumen en el Informe de mitad de año. Este documento es el cuarto 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



Year-Round Activities:

- ✓ Crash, High Injury Network (HIN), and Hot Spot Analysis
- ✓ Community Reports Responses
- ✓ Collaboration and Communication

Multi-Year Activities:

- ✓ HIN Update (every three years)
- ✓ Hot Spot Analysis (every two years)
- ✓ Action Plan Update (2025)

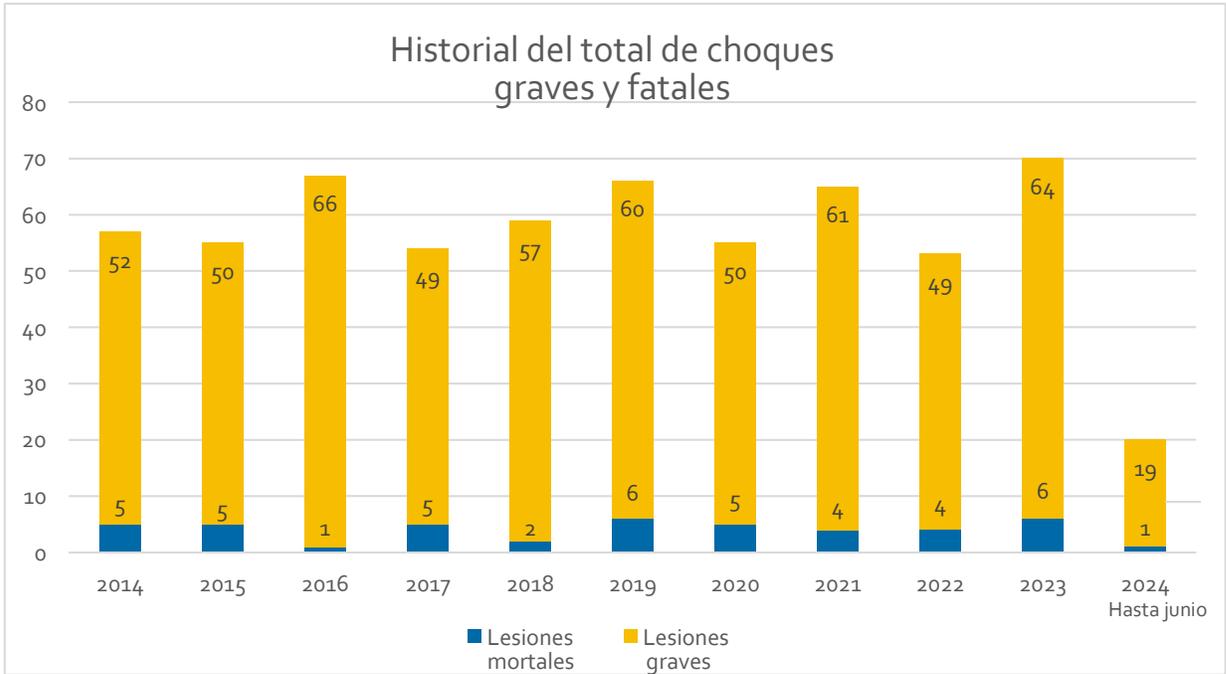
Rendimiento del programa

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.

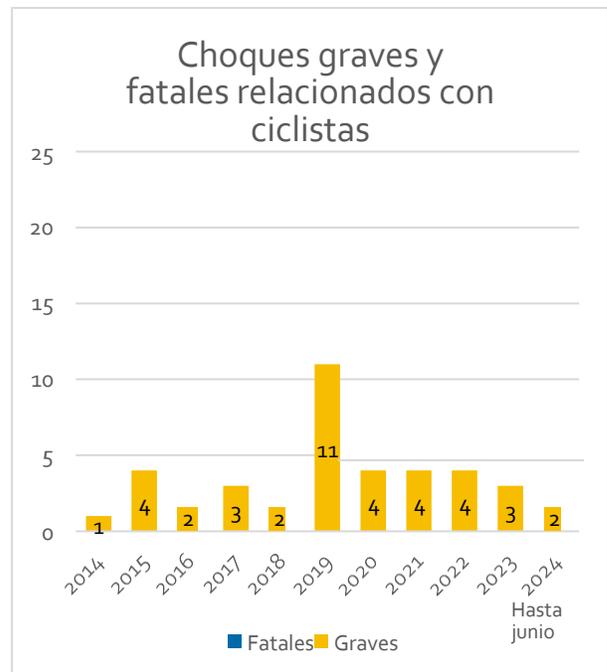
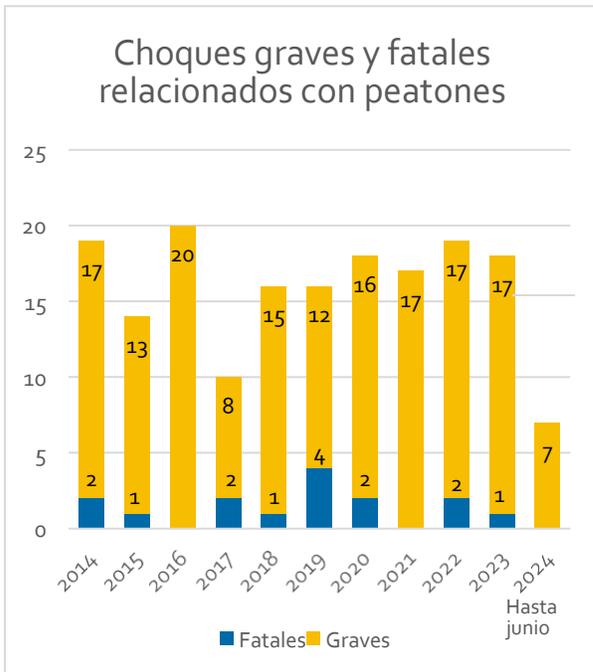
Medidas de los logros

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 choques del 1 de enero al 30 de junio de 2024** (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 choques completos por ubicación, tipo y tendencia desde el 2013, consulte el [Panel interactivo de choques de Visión Cero](#).

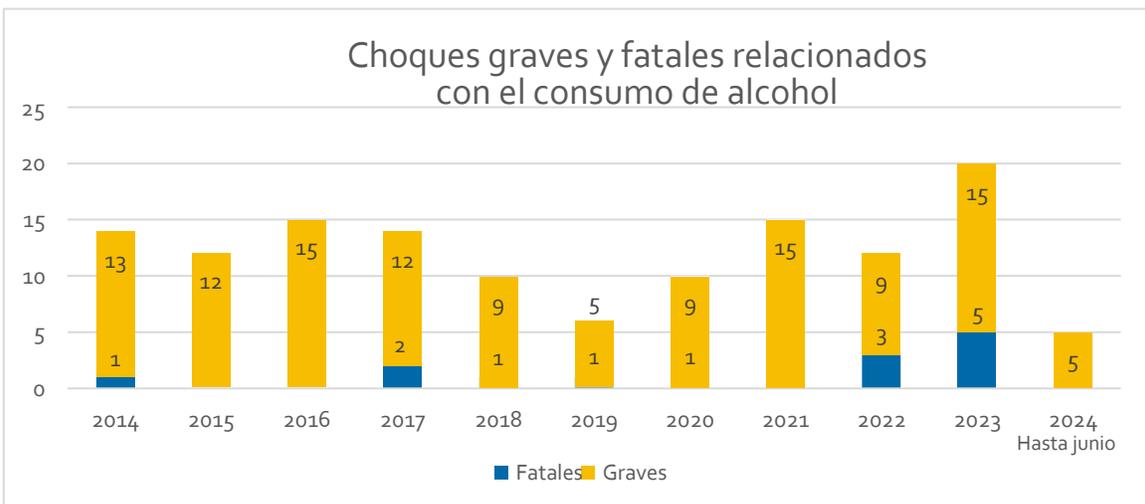
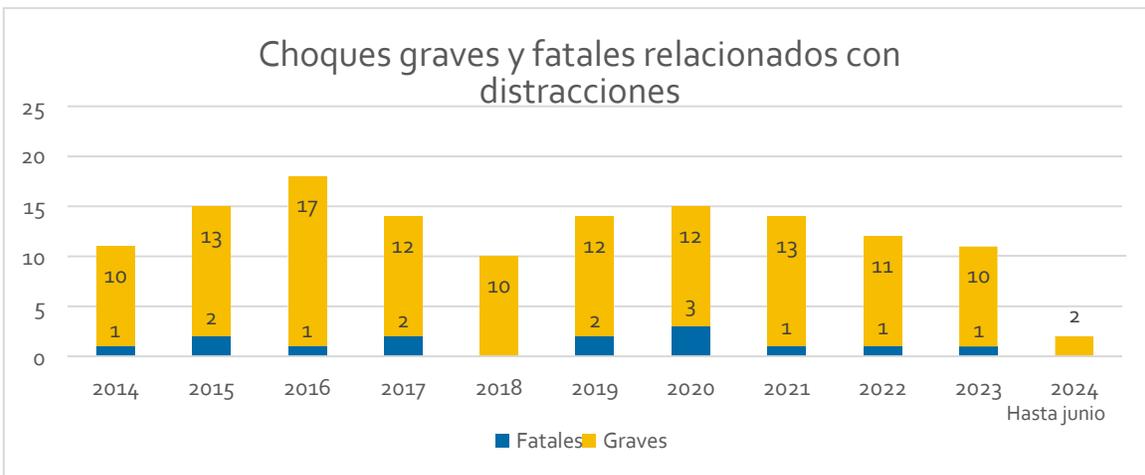
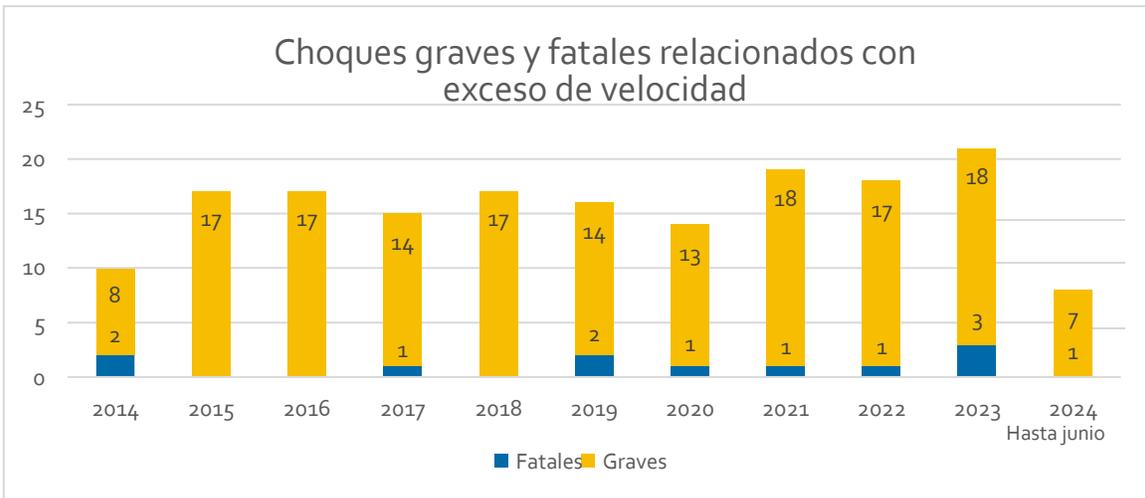
	Fatales	Lesiones graves	Lesiones visibles	Lesiones no visibles/ posibles	Solo daños materiales	Total
Total de choques	1	19	194	28	742	984
Choques en intersecciones	0	12	112	14	342	480
Choques con peatones	0	7	37	7	0	51
Choques con bicicletas	0	2	16	0	1	19
Choques relacionados con el consumo de alcohol	0	5	16	1	56	78
Choques relacionados con el exceso de velocidad	1	7	37	3	170	218
Choques relacionados con una distracción	0	2	28	3	108	141
Choques en áreas de trabajo	0	0	9	5	23	37
Choques en la red de lesiones graves	0	4	71	8	181	264
Choques en las Áreas con Énfasis en la Equidad	1	13	114	14	436	578



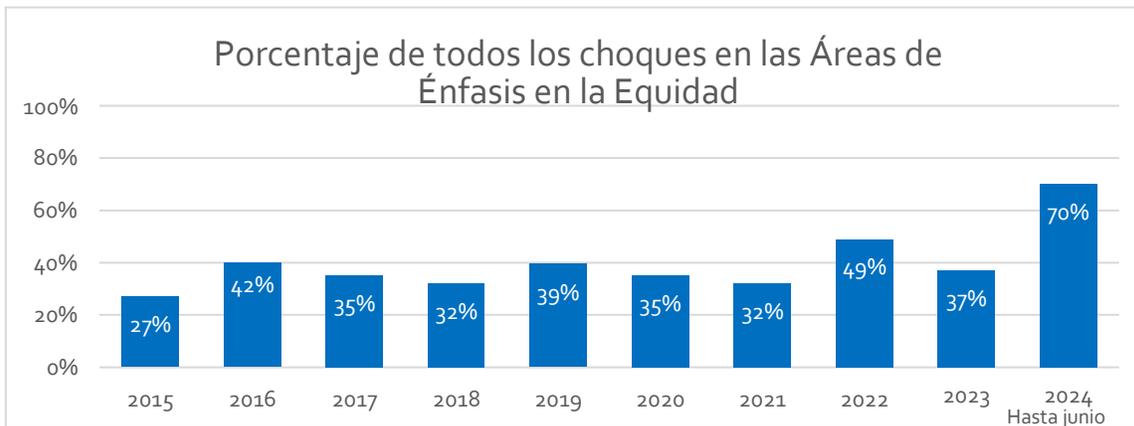
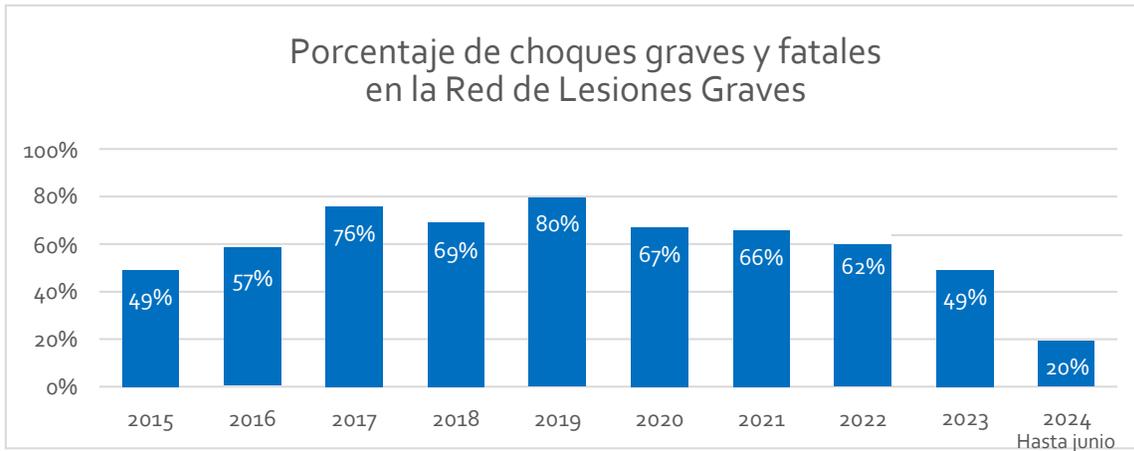
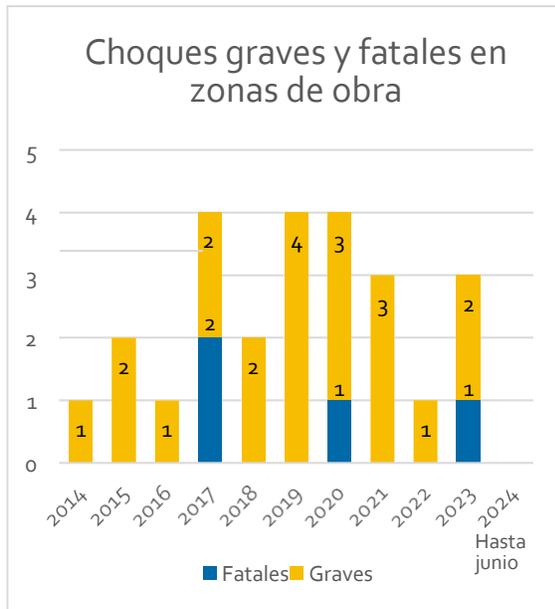
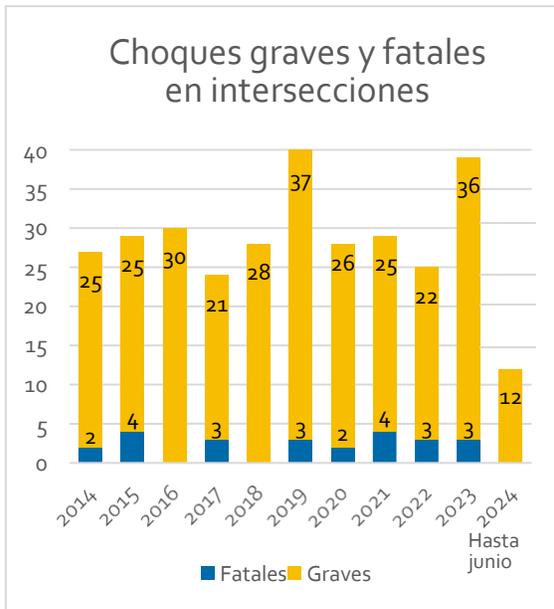
Datos de choques con peatones y ciclistas



Datos de choques según factores del choque



Datos de choques según ubicación del choque



2024: 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 lo que va de 2024. Los logros de los elementos individuales en el último año se mencionan 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 choques: cierre del programa de puntos críticos de 2022 y nuevos puntos críticos para 2024

El [Plan de Acción de Visión Cero](#) establece que el equipo de Visión Cero realizará revisiones de los puntos críticos de todos los choques informados para identificar las intersecciones o ubicaciones individuales que experimentan una gran cantidad de choques. Este análisis brindará información sobre la implementación de medidas de mitigación de choques de desarrollo rápido. Los puntos críticos se identifican por choques de vehículos, bicicletas y peatones. El personal del condado revisa cada ubicación e identifica/añade mejoras de seguridad que reducirán los choques.

Iniciamos las evaluaciones y recomendaciones para el análisis de puntos críticos de 2024, empezando por los puntos críticos nuevos/recién identificados. Al momento de redactar este informe, habíamos iniciado evaluaciones en 30 de los 34 puntos críticos recién identificados. Una vez finalizada la evaluación de los nuevos puntos conflictivos (prevista para finales de 2024), repasaremos los puntos conflictivos de años anteriores. Esto nos da más tiempo para evaluarlos con sus mejoras ya realizadas. Visite la página de [Puntos críticos](#) para ver los puntos críticos de 2024 en un mapa y saber más acerca de la metodología con la que se identificaron las ubicaciones.

A3: Análisis anual de choques: implementación del análisis sistemático de choques

Utilizamos análisis sistémicos para identificar los factores de riesgo comunes que contribuyen a los choques y luego utilizamos esa información para identificar y abordar esos factores de riesgo en todo el condado para prevenir los choques 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 choques 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 corra el riesgo de sufrir choques.

Un ejemplo de implementación sistemática en 2024 fue el agregado de Intervalos de prioridad para peatones (LPI) y señales de "Prohibido girar a la derecha en rojo" (NTOR) en 12 intersecciones en National Landing, incluidos semáforos a lo largo de S Hayes St, S Eads St, 15th St S y 18th St S. Los LPI dan a los peatones y ciclistas una ventaja de 3 a 7 segundos para cruzar en las intersecciones señalizadas. Los estudios demuestran que esta herramienta de seguridad puede reducir las colisiones entre peatones y vehículos hasta en un 60% al aumentar la visibilidad de los peatones para los automovilistas que giran. La restricción de "Prohibido girar a la derecha en rojo" garantiza que no haya posibles conflictos entre vehículos y peatones con la ventaja del LPI (ya que se activa con el semáforo en rojo). Con esta medida, tendremos más de 90 intersecciones con LPI/NTOR en el condado.

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, ya está

completado. 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 choques: se publicó el Informe anual de choques de 2023

Analizamos los choques de 2023 en detalle para identificar tendencias y patrones espaciales y documentamos los análisis en el informe anual de choques. Esta revisión anual nos permite comprender si alguna ubicación en el condado experimentó una gran cantidad de choques 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 choques. Este informe se publica en la página de [Mapas y datos de seguridad](#). En 2023 hubo seis choques fatales. Cinco de ellos incluyeron como factores el consumo de alcohol y tres el exceso de velocidad. Hubo 64 colisiones con heridos graves, 111 colisiones con peatones implicados y 52 colisiones con ciclistas implicados.

A3: Análisis anual de choques: auditorías de la nueva 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 lesiones graves y choques fatales. En 2023 elaboramos un cronograma trienal para realizar las auditorías de seguridad (ver más abajo), que hemos seguido en 2024.

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 de Lesiones Graves

Se han realizado las siguientes auditorías en lo que va de 2024:

- [N Henderson Rd](#): La auditoría cubrió el tramo desde N Glebe Rd hasta Arlington Blvd, que incluye dos puntos críticos. La intersección de N Glebe Rd tendrá cambios basados en las recomendaciones del [estudio STARS \(Strategically Targeted Affordable Roadway Solutions \[Soluciones viales asequibles orientadas estratégicamente\] en Glebe Road del VDOT](#) Mientras tanto, recientemente se realizaron mejoras en los semáforos en Arlington Blvd, y seguiremos controlando la intersección. Esta auditoría también llevó al análisis de dos paradas de cuatro vías en N Thomas St y 2nd St N. Aunque estas intersecciones no cumplían los criterios para las paradas de cuatro vías, instalaremos señales de "cross traffic does not stop" (el tráfico en sentido contrario no se detiene) para aumentar la concienciación y la seguridad.
- [S Courthouse Rd](#): Esta auditoría abarcaba desde S Walter Reed Dr hasta 12th St S. Este corredor tenía un punto crítico en Columbia Pike que ya está mejorando como parte de las [mejoras multimodales de la calle en Columbia Pike](#).
- [N Monroe St](#): Esta auditoría abarcaba el tramo desde Washington Blvd hasta 3rd St N. Este corredor tenía un punto crítico en N Fairfax Dr que tuvo cambios en 2023 con un proyecto de construcción rápida y una actualización de los semáforos. Seguiremos



monitoreando los choques en esta ubicación después de estas actualizaciones. Además, un análisis para paradas de cuatro vías en 9th St N confirmó que la intersección cumplía los requisitos para señales de parada cuatro vías, que ya se han instalado.

- Wilson Blvd: Auditamos Wilson Blvd desde N Arlington Ridge Rd hasta N Randolph St. Además de la auditoría regular a pie, un grupo de auditoría en bicicleta también evaluó las ciclovías desde N Oak St hasta Fairfax Dr. El BID de Ballston se unió a la auditoría en la zona de Ballston.

Por lo general, la documentación está disponible cuatro meses después de cada auditoría y podrá consultar la documentación y las actualizaciones en la [página de Auditorías de seguridad en los corredores de la HIN](#).

Personal participando en la auditoría de S Courthouse Rd



A4: Análisis de 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 choques 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 choques y subrepresentados en las respuestas a las peticiones de seguridad relacionadas con el transporte.

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 (puede encontrar la lista de verificación finalizada, publicada y en uso en el [apéndice](#) del informe Análisis de la equidad en la seguridad del transporte)

Evento emergente en un lugar de distribución de alimentos



A5: Revisión de choques graves

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 choques graves. Las revisiones dan como resultado elementos de acción que pueden basarse en ingeniería, educación o cumplimiento. En los primeros dos trimestres de 2024, analizamos 14 choques graves. Actualmente están en curso varias revisiones de seguimiento y recomendaciones. Para obtener más información sobre las revisiones y respuestas a choques graves, visite la página de [Mapas y datos de seguridad](#).

Reconociendo que los choques graves se deben a distintos factores, no todos relacionados con la ingeniería, también empleamos los resultados cualitativos de estas evaluaciones para actualizar la campaña crítica para poder cubrir mejor los principales factores de comportamiento que conducen a choques graves.

A6: Informes del programa de Visión Cero

En primavera de 2024, publicamos un nuevo [Panel de datos de choques](#) con más funciones de filtrado. También publicamos una [guía de usuario](#) con instrucciones para usar el panel.

En verano de 2024, también presentamos una nueva herramienta para seguir el progreso: el [Panel del programa Visión Cero](#). Esta herramienta contiene datos de alto nivel sobre choques, elementos de infraestructura, iniciativas de Visión Cero, estudios sobre límites de velocidad y trabajo de divulgación/resultados mapeados para que la comunidad pueda visualizarlos.

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

En abril de 2024, llevamos a cabo nuestra divulgación anual de seguridad. Distribuimos materiales de divulgación en varios idiomas (incluidos carteles para el césped y adhesivos para las aceras); organizamos un [mapa interactivo para la reunión abierta virtual de Visión Cero](#); colocamos puestos de participación por correo en dos bibliotecas públicas; organizamos una caminata comunitaria a lo largo de corredores de la HIN; y organizamos seis eventos emergentes en todo el condado cerca de los corredores de la HIN, puntos críticos o en zonas de énfasis en la equidad. Recibimos más de 880 respuestas en el formulario en línea y tuvimos más de 630 interacciones con la comunidad en los eventos emergentes. Las conclusiones y los próximos pasos se detallan en un informe publicado en la página de [Educación y Divulgación](#).

A8: Estudios del antes y 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.

Hemos creado métodos de seguimiento para supervisar los índices de choques en puntos críticos anteriores, proyectos de construcción rápida y otros lugares donde se realizaron mejoras de la seguridad recientemente. Consulte la nueva sección Análisis del antes y después del informe de mitad de año para ver los éxitos y las áreas para mejorar identificadas a través de este nuevo sistema de seguimiento. A partir de ahora, el informe de mitad de año será un canal para compartir los estudios del antes/después de los choques en las zonas con recientes mejoras de seguridad de construcción rápida, proyectos piloto, puntos críticos, HIN y otras.

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

A julio de 2024, hemos construido 17 [proyectos de seguridad de construcción rápida](#). A continuación se proporcionan enlaces con más información, si están disponibles:

- [Wilson Blvd y N Troy St](#)
- [Washington Blvd y 4th St N](#)
- [14th St N y N Veitch St](#)
- [Fairfax Dr y N Lynn St](#)
- [N 14th St y N Uhle St](#)
- [Clarendon Blvd y N Queen St](#)
- [Wilson Blvd entre N Pierce St y N Oak St](#)
- [6th St S y S Adams St](#)
- [S Four Mile Run Dr entre S Walter Reed Dr y S George Mason Dr](#)
- [Wilson Blvd y N Garfield St \(mejoras tácticas\)](#)
- [Fairfax Dr y N Nelson St \(mejoras tácticas\)](#)
- [10th Street N y N Barton St](#)
- [N Glebe Rd y 11th St N](#)
- [N Barton St y 14th St N \(mejoras tácticas\)](#)

- [N Randolph St y 9th St N \(mejoras tácticas\)](#)
- [N Clarendon Blvd y N Cleveland St](#)
- [Williamsburg Blvd y 36th St N \(mejoras tácticas\)](#)

Desarrollo de proyecto de construcción rápida



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

En lo que va de 2024, se completó la construcción de un proyecto de capital de seguridad [Boundary Channel Drive](#). Consulte la página de los [Proyectos de capital de seguridad](#) para más información.

También hemos completado siete reconstrucciones de semáforos, que se financian a través del CIP y mejoran las condiciones de seguridad en las intersecciones señalizadas. Para más información, consulte la [página](#) del [Proyecto de mejora de semáforos](#):

- S Glebe Rd y Arlington Ridge Rd
- Wilson Blvd y Patrick Henry Dr
- Williamsburg Blvd y N Westmoreland St
- N Glebe Rd y N Chesterbrook Rd
- Fairfax Dr y N Monroe St
- S Fern St y 15th St S
- S Carlin Springs Rd y 6th St S

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

En lo que va de 2024, hubo dos proyectos de seguridad que se elevaron para mejoras de capital de seguridad: las intersecciones de Lorcom Ln y Vacation Ln y hacia el este de Langston Blvd y Fort Myer Dr. Trabajaremos para programar más mejoras de seguridad a través de nuestras tantas iniciativas de programas.

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.

A través del Programa Regional de Seguridad Vial del Consejo de Gobierno Metropolitano de Washington, Arlington recibió \$80,000 en asistencia técnica para estudiar mejoras de seguridad en la intersección de S George Mason Dr y S Four Mile Run Dr (un punto crítico). Esta intersección fue preliminarmente evaluada durante el [Estudio de Transporte Multimodal de South George Mason Drive](#). Este análisis profundizará en los posibles impactos y la viabilidad de los diseños conceptuales.

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

B5: Gestión de la velocidad

En 2023, estudiamos 17 corredores con límites de velocidad de 30 mph o más. En 2024, impulsamos recomendaciones para la reducción del límite de velocidad en cinco de esos corredores en audiencias con la Junta del Condado en 2024:

- N Carlin Springs Rd desde N Glebe Rd hasta Arlington Blvd: se recomendó reducir el límite de velocidad de 30 mph a 25 mph desde N Glebe Rd hasta N George Mason Dr.
- Fairfax Dr desde N Monroe St hasta N Glebe Rd: se recomendó reducir el límite de velocidad de 30 mph a 25 mph desde N Kirkwood Rd hasta las rampas de la I-66.
- N George Mason Dr desde Yorktown Blvd hasta Arlington Blvd: se recomendó reducir el límite de velocidad de 30 mph a 25 mph desde N Carlin Springs Rd hasta Arlington Blvd.
- Military Rd desde N Glebe Rd hasta Langston Blvd: se recomendó reducir el límite de velocidad de 30 mph a 25 mph desde Nelly Custis Dr hasta Langston Blvd.
- 10th St N desde Arlington Blvd a N Washington Blvd: se recomendó reducir el límite de velocidad de 30mph a 25mph desde Washington Blvd hasta Kirkwood Dr.

Seguimos avanzando hacia nuestro elemento de acción de evaluar todos los límites de velocidad de 30 mph o más en el condado en 2024. Las evaluaciones de los límites de velocidad ahora se pueden seguir desde la [pestaña "Speed Limits" \(límites de velocidad\) del Panel del programa de Visión Cero](#).

-

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

En la primavera de 2024, instalamos la [tercera y última fase de modernizaciones de las zonas escolares](#) y las zonas escolares de velocidad reducida en 19 escuelas de Arlington:

- Abingdon Elementary
- Arlington Science Focus Elementary
- Ashlawn Elementary
- Barcroft Elementary

- Dorothy Hamm Middle
- H-B Woodlawn Secondary + Shriver Program
- Jamestown Elementary
- Langston High
- Long Branch Elementary
- Oakridge Elementary
- Randolph Elementary
- Taylor Elementary
- Washington-Liberty High
- Full Circle Montessori (PreK-6)
- St. Agnes (K-8)
- St. Ann (K-8)
- Our Savior Lutheran (K-8)
- Rivendell School (K-8)
- Veritas Collegiate Academy

Marcado del pavimento en zonas escolares de velocidad reducida



Vea el [Mapa interactivo de actualizaciones en zonas escolares](#) para saber más acerca de este proceso de actualización de zonas escolares de tres años. Ahora que todas las zonas escolares cumplen las nuevas directrices de zonas escolares de Arlington, nos centraremos en fomentar y hacer cumplir los límites de velocidad de las zonas escolares a través del piloto de reductores de velocidad tácticos y el pronto lanzamiento del programa de radares de control de la velocidad en las zonas escolares de Arlington.

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 2024 se ha estado avanzando con dos proyectos piloto: (1) reductores de velocidad tácticos en zonas escolares y (2) endurecimiento de la línea central.

Proyecto piloto de reductores de velocidad tácticos:

- En diciembre de 2023, el condado puso en marcha un proyecto piloto de seguridad que añadió reductores de velocidad tácticos en tres zonas escolares: Gunston Middle School, Cardinal Elementary School y Hoffman-Boston Elementary School. La iniciativa reintrodujo los reductores de velocidad en las calles de Arlington a través de un proyecto piloto limitado centrado en las zonas escolares, donde los datos mostraban que la implementación de un límite de velocidad de 20 mph no había reducido las velocidades.
- En la primavera de 2024, pedimos que la comunidad comentara sobre el proyecto piloto y recibimos 247 respuestas. En general, los comentarios de la comunidad sobre el proyecto piloto de reductores de velocidad tácticos fueron positivos.
- Reunimos datos de periodos de varios días en varios puntos de los corredores antes de instalar los reductores de velocidad y volvimos a reunir los datos en los mismos puntos después de instalarlos. Los datos muestran una clara reducción de la velocidad: Un 18-41% menos de conductores con exceso de velocidad y un 11-38% menos de velocidades en el percentil 85.
- [Consulte la hoja informativa sobre las opiniones del público y los resultados de los datos.](#)

- Debido a los beneficios de seguridad expresados por los miembros de la comunidad y las reducciones significativas en el exceso de velocidad registradas a lo largo de los corredores, el Condado amplió el piloto de seguridad de reductores de velocidad tácticos a tres lugares adicionales en el otoño de 2024. Identificamos las ubicaciones de expansión a través de la recopilación de datos de velocidad de antes/después en todas las zonas escolares de velocidad reducida instaladas antes de 2024:
 - S Irving St entre Arlington Blvd y 2nd St S (Jefferson Middle / Fleet Elementary)
 - 22nd St S entre S Monroe St y S Kenmore St (Drew Elementary)
 - S Dinwiddie St entre S George Mason Dr y S Chesterfield Rd (Wakefield High / Claremont Elementary)

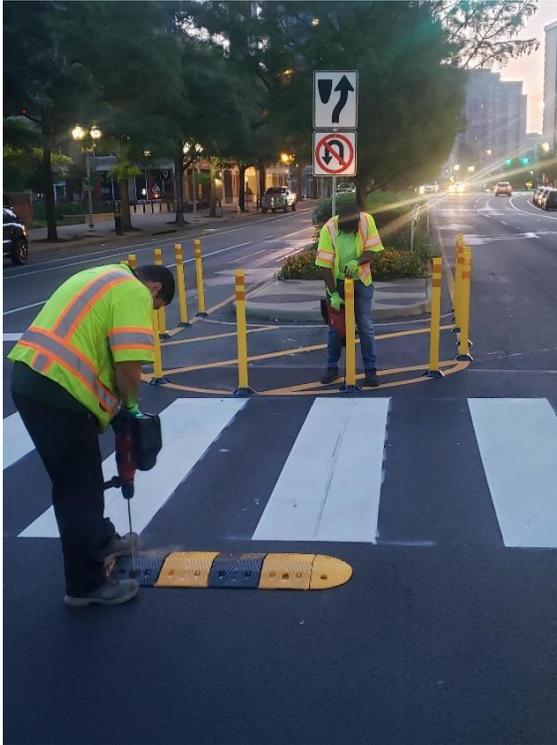
Instalación de reductores de velocidad tácticos en S Dinwiddie St.



Piloto de líneas centrales endurecidas:

- Las líneas centrales endurecidas son una herramienta de seguridad probada que se utiliza para reducir las velocidades de giro y aumentar la visibilidad de los peatones para los automovilistas que giran en las intersecciones. Lanzamos un proyecto [piloto](#) para probar las líneas centrales endurecidas en cinco lugares en la primavera de 2024:
 - Clarendon Blvd en N Rhodes St (lado sur)
 - Fairfax Dr en N Randolph St (lado norte y sur)
 - Columbia Pike en S Dinwiddie St (lados este y oeste)
 - Columbia Pike en S Four Mile Run Dr (lados este y norte)
 - S Kenmore St en 24th St S (todos los lados)
- Supervisaremos estas ubicaciones recopilando datos sobre la velocidad de giro y la posición de los vehículos para determinar su eficacia, así como los comentarios de la comunidad, para ayudar a evaluar los próximos pasos para el piloto más adelante en el año.

Folleto sobre la instalación de endurecimientos de líneas centrales y participación de la comunidad



B8: Control del cumplimiento basado en datos/equitativo - Control automatizado de la seguridad

En otoño de 2024, Arlington amplió el programa de radares foto-rojo (PhotoRED) a seis nuevas intersecciones identificadas mediante el análisis de datos de choques relacionados con cruzar semáforos en rojo:

- Columbia Pike en dirección este y oeste en S Washington Blvd
- Langston Blvd en dirección oeste en N Spout Run Pkwy y N Spout Run Pkwy en dirección sur en Langston Blvd
- 10th St N en dirección este y oeste en N Barton St
- Langston Blvd en dirección oeste en N Lynn St
- Wilson Blvd en dirección oeste en N Lynn St y N Lynn St hacia el norte en Wilson Blvd
- Langston Blvd en dirección oeste en la salida 72 de la I-66 en dirección este

Arlington también lanzó el Programa de Radares de control de velocidad (PhotoSPEED) en agosto de 2024 en diez (10) zonas escolares:

- Dirección sur de la cuadra 600 de S. Carlin Springs Road
- Dirección sur de la cuadra 400 de N George Mason Dr
- Dirección este de la cuadra 4500 de Washington Blvd
- Dirección sur de la cuadra de Unidad de S. Carlin Springs Road
- Dirección sur de la cuadra 1900 de S George Mason Dr
- Dirección este de la cuadra 5200 de Yorktown Blvd
- Dirección sur de la cuadra 1200 de S George Mason Dr

- Dirección norte de la cuadra 1300 de Kirkwood Rd
- Dirección oeste de la cuadra 5800 de Wilson Blvd
- Dirección norte de la cuadra 1900 de S George Mason Dr

Revisaremos y evaluaremos activamente las zonas escolares para determinar las repercusiones de las cámaras en la seguridad, con el fin de orientar el desarrollo y el futuro del programa PhotoSPEED.

[Visite la página de Visión Cero sobre el control automatizado de la seguridad para más información.](#)

Radars de control de velocidad en N George Mason Dr en la Barrett Elementary School



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

Del 1 de enero al 30 de junio de 2024, recibimos 2,796 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para que respondiéramos una solicitud de servicio fue de 12 días hábiles (excluidos los fines de semana/días festivos) o 15 días calendario. En ese mismo periodo, recibimos 150 solicitudes relacionadas con el mantenimiento del tráfico (MOT) / problemas en zonas de obras activas. El plazo promedio de respuesta fue de 13 días calendario.

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 2024, el condado ha organizado más de 90 eventos con un total de más de 5,680 asistentes. Además, el condado ha participado en más de 23 campañas o iniciativas adicionales para ayudar a fomentar los viajes multimodales seguros. En las listas a continuación se ofrece un detalle de los programas educativos comunitarios organizados en lo que va de 2024 por proveedor.

Las clases y eventos incluyen:

- Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS):
 - Clases de ciclismo para adultos: 9 clases/94 asistentes
 - Presentación para mayores de 55 años sobre cómo ser un conductor respetuoso con los ciclistas: 1 clase/12 asistentes
 - Celebración del Día de ir en bicicleta al trabajo: 7 lugares/2,159 asistentes
 - Caminata comunitaria gratuita con el Programa Visión Cero del Condado: 1 evento/30 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: 59 eventos, 3,037 asistentes y 59 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: 5 eventos/ 18 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: 4 eventos/ 271 asistentes
 - Ofrecimos a los empleados información sobre Capital Bikeshare y Seguridad al andar en bicicleta, así como opciones de transporte público, en las Jornadas de Puertas Abiertas sobre Viajes al Trabajo: 1 evento/44 asistentes
 - Organizamos una visita a National Landing para los miembros del Comité de Dispositivos Uniformes de Control del Tráfico: 1 evento /15 asistentes
- ACPD:
 - La Unidad Auxiliar inspeccionó 291 asientos de seguridad para niños a través del [programa de inspección de asientos de auto del condado](#). (hasta mediados de agosto)
 - Evento contra el alcohol al volante "Don't Press Your Luck" (no tomes riesgos innecesarios) ([Comunicado de prensa](#))
 - Campaña Spring Street Smart (S Carlin Springs Road) ([X](#) | [Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Campaña Spring Street Smart (Williamsburg Blvd) ([X](#) | [Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Campaña de seguridad en el transporte en el regreso a clases de 2024 ([X](#) | [Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))

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 Hasta que llegue la ayuda (Until Help Arrives, UHA) con el apoyo del Arlington Video Group
- Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS):

- Colocación de señales de comportamiento en varios senderos para fomentar la seguridad al circular y caminar.
- Lo cubrieron cuatro canales de noticias locales que contaban cómo Arlington se está convirtiendo en una Comunidad Amiga de las Bicicletas Nivel Oro (ArlNow, Gazette Leader, Connections Newspaper y Beyond DC).
- Se trabajó con las Escuelas Públicas de Arlington (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 396 tarjetas
- Se emprendió el rediseño del mapa del nivel de comodidad para ciclistas en colaboración con el personal del DES: El mapa de 2024 incorpora datos, muchos de ellos recogidos por el programa Visión Cero, para puntuar las carreteras de Arlington en función de cuán cómodas son para andar en bicicleta.
- ACPD:
 - Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA) Los aficionados no dejan que los aficionados manejen alcoholizados ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Programa regional contra el alcohol de Washington (WRAP) Conducción sobria: Día de San Patricio ([X | Facebook](#))
 - Fíjate bien que no pasen motocicletas (Look Twice for Motorcycles) ([X | Facebook](#))
 - Mes nacional de concientización sobre la conducción distraída ([X | Facebook](#))
 - Práctica de interacciones ante emergencias ([X | Facebook](#) – varias publicaciones)
 - Distribución de dispositivos antirrobo de vehículos ([Comunicado de prensa](#) | [X | Facebook](#) – varias publicaciones)
 - Campaña Spring Street Smart ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - WRAP Sober Ride- Feriado del Cinco De Mayo ([X | Facebook](#))
 - Mes de concientización sobre la seguridad al andar en motocicleta ([X | Facebook](#))
 - Click It or Ticket de la NHTSA - Feriado del Día de los Caídos ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Consejos de seguridad del Día de ir en bicicleta al trabajo ([X | Facebook](#))
 - Consejos de seguridad para el verano ([X | Facebook](#))
 - Prevención del robo de vehículos de la NHTSA ([X | Facebook](#))
 - WRAP Sober Ride-Feriado del 4 de julio ([X | Facebook](#))
 - Ampliación de radares foto-rojo ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Control de cruces en rojo (comienzo del período de advertencia) ([X | Facebook](#))
 - Semana nacional de parar en rojo ([X | Facebook](#))
 - Drive Sober or Get Pulled Over de la NHTSA - Feriado del día del trabajo ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))
 - Campaña de seguridad en el transporte en el regreso a clases de 2024 ([X | Facebook](#) | [Comunicado de prensa](#))

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña de reducción de choques graves

El condado de Arlington lanzó por primera vez la campaña de reducción de choques graves en 2022 como forma de fomentar comportamientos de conducción más seguros educando a los miembros de la comunidad sobre los principales factores de riesgo de seguridad observados en los datos de choques de Arlington. Compartimos la campaña a través del sitio web y el Boletín de Visión Cero, anuncios locales, partes interesadas en la seguridad, redes sociales y otros boletines y correos electrónicos de Arlington.

La campaña 2024 se lanzó en enero y ofrece nuevos mensajes sobre un tema diferente cada mes. Los temas se han publicado de forma continua y se han identificado a través del equipo de Análisis de choques graves de Arlington basándose en los factores más habituales relacionados con los choques graves y fatales en Arlington. Vea los temas publicados hasta hoy en los puntos siguientes. El alcance estimado de la campaña es de cerca de 240,000 impresiones por mes.

- Enero: Choques de peatones en condiciones de oscuridad - [Folleto multilingüe](#)
- Febrero: Cambios de carril seguros - [Gráfico multilingüe](#)
- Marzo: Zonas escolares de velocidad reducida, 20 mph todo el día, todos los días - [Gráfico multilingüe](#)
- Abril: Las distracciones, por mínimas que sean, causan choques. - [Gráfico multilingüe](#)
- Mayo: ¡Reduzca la velocidad en las zonas de obra! - [Gráfico multilingüe](#)
- Junio/julio: Más despacio es más seguro para todos. - [Gráfico multilingüe](#)
- Agosto: ¡Más despacio con los estudiantes! - [Gráfico multilingüe](#)

D2: Departamento de Transporte de Virginia: coordinación

Alrededor del 20% de las millas con líneas centrales de carreteras de Arlington son propiedad del Departamento de Transporte de Virginia (VDOT). Este millaje 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.

En lo que va de 2024 hemos continuado o iniciado el trabajo de los siguientes proyectos e iniciativas en coordinación con nuestros socios del VDOT:

- [Estudio STARS \(Soluciones viales asequibles estratégicamente orientadas\) de Glebe Rd](#)
- Paquete de marcas de seguimiento de la Auditoría de Seguridad de HIN para N/S Glebe Rd (2 ubicaciones de marcado)
- Rampa de N Glebe Rd y I-66 en dirección este (mejoras en el marcado)
- N Glebe Rd y Cathedral Ln (diseño de proyecto de capital)
- Paquete de marcas de seguimiento de la Auditoría de Seguridad de HIN para S Glebe Rd (6 ubicaciones de marcado/señalización)
- S Glebe Rd y S Old Glebe Rd (proyecto piloto)
- Posibles mejoras de seguridad para giros a la izquierda sin señalización en Arlington Blvd/Route 50
- [Estudio Project Pipeline de US Route 50/Arlington Blvd y VA Route 27/Washington Blvd \(NV-23-06\)](#)
- Actualizaciones en las zonas escolares de Washington Blvd (marcado/señalización)
- Washington Blvd y N Frederick St (diseño de proyecto de desarrollo rápido)
- Actualizaciones sobre los cruces de senderos de Washington Blvd y Arlington Blvd (2 ubicaciones)
- Langston Blvd y N Scott St (mejora en punto crítico)
- 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)
- Langston Blvd y N Kensington St
- Langston Blvd y N Quinn St (señalización avanzada/respuesta a puntos críticos)
- Langston Blvd y N Woodstock St (ampliación de bordillo táctico)

D3: Coordinación con agencias regionales: compartimos las mejores prácticas a nivel nacional

En la primavera de 2024, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) aceptó la solicitud de Arlington para unirse al próximo ciclo del programa nacional de [Vinculación comunitaria de Visión Cero](#). A Arlington le complace trabajar en conjunto con la agencia de Visión Cero de Madison (Wisconsin). A lo largo de los próximos dos años, los miembros del personal de Arlington y de Madison se reunirán virtualmente con regularidad y se visitarán en persona. Trataremos temas de seguridad que van desde las mejores prácticas de ingeniería a métodos de educación comunitaria de éxito, pasando por estrategias para actualizar nuestros planes de acción de Visión Cero. Proporcionaremos información actualizada sobre el programa y las lecciones aprendidas a través de nuestras actualizaciones del programa y el [Boletín de Visión Cero](#).

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:
 - Realización de una [encuesta sobre cuasi choques](#) para recabar información sobre seguridad.
 - Colaboración con las Escuelas Públicas de Arlington en iniciativas de divulgación estudiantil.
- Comisión de la Tercera Edad:
 - ayuda con la [Iniciativa Age-Friendly de 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.
 - Facilitar conversaciones sobre la accesibilidad del transporte para las personas mayores.
- [BID de Rosslyn\(RBID\)](#):
 - Participó/proporcionó comentarios para las auditorías de la Red de Lesiones Graves.
 - Apoyó la educación y concienciación del condado sobre varios proyectos de seguridad de construcción rápida (como la isla peatonal en Wilson y Fairfax y las mejoras de cumplimiento de la ADA en Lynn)
 - Monitorear y reunir comentarios sobre los siguientes pilotos: piloto de Langston Blvd y Ft Myer, piloto de N Oak, maceteros a prueba de impactos / mejoras de seguridad (por ej., N Moore, Wilson, y otras ubicaciones específicos en todo Rosslyn)
 - Compartir información sobre Visión Cero a través de los medios de comunicación del BID (Boletín y redes sociales), correos electrónicos dirigidos a clientes comerciales y residenciales, actualizaciones del Comité Ejecutivo y de la Junta del RBID.
- [BID de Ballston](#):
 - Participó/proporcionó comentarios para las auditorías de la Red de Lesiones Graves.
- Comités asesores de ciclistas y peatones de Arlington: El Comité Asesor de Peatones y el Comité Asesor de Ciclistas fueron impulsores fundamentales del programa Visión Cero en el condado de Arlington, y ambos comités siguen apoyando y abogando por el programa.
 - Comité asesor de peatones (PAC):
 - Apoyo presupuestario del condado: El PAC solicita financiación para el apoyo específico de Visión Cero, así como para proyectos relacionados con Visión Cero, tanto para los presupuestos generales anuales como para los presupuestos del CIP.
 - Prioridades legislativas: El PAC alienta la creación y modificación de leyes pertinentes de Virginia que mejoren la seguridad de los peatones, tales como el control automatizado.

- El PAC recibe actualizaciones del personal de Visión Cero durante las reuniones del PAC y proporciona comentarios durante y después de estas reuniones.
- El PAC fomenta la participación de los miembros del PAC y otros peatones en los programas de Visión Cero del condado republicando regularmente las actualizaciones del programa Visión Cero y mediante divulgaciones específicas del proyecto Visión Cero y oportunidades de participación en Visión Cero para sus miembros y otras personas que se suscriban al GoogleGroup público del PAC.
- Los miembros del PAC representan voluntariamente en el PAC a grupos clave del Condado, como el Grupo de Partes Interesadas Externas de Visión Cero, la Comisión de Calles Completas del Vecindario y los Comités de Revisión de Planos de Obra. Los miembros del PAC trabajan para garantizar que haya instalaciones para peatones (y ciclistas) seguras, accesibles, cómodas y conectadas para peatones de todas las edades y capacidades.
- El PAC también colabora estrechamente con el personal de WalkArlington para promover la seguridad, el acceso, la comodidad y la conexión de los peatones. El PAC promueve y participa en las caminatas de WalkArlington y miembros voluntarios del PAC apoyan el programa WalkArlington en eventos como la Feria del Condado.
- El PAC aboga por instalaciones peatonales seguras en grandes proyectos específicos, como el proyecto de Mejoras Multimodales de la Ruta 1 del VDOT, el Grupo de Trabajo Asesor del Código Basado en la Forma de los Barcroft Apartments, el Estudio FOOD y el Gateway Park. Para el proyecto de Barcroft, el BAC y los representantes del PAC están impulsando instalaciones seguras, cómodas y completamente accesibles para bicicletas y peatones en, a través y alrededor de los Barcroft Apartments - para los residentes de los Barcroft Apartments y los vecinos, ciclistas y peatones que pasan por la zona.
- Los miembros del PAC también trabajan como voluntarios en programas relacionados con Rutas Seguras a la Escuela. Por ejemplo, Andrea Walker es una impulsora clave y participante activa en el Autobús Escolar a Pie, que garantiza que los alumnos puedan ir caminando a sus escuelas formando un "autobús humano" de forma segura.
- Comité asesor de peatones (BAC):
 - Apoyo presupuestario del condado: El BAC solicita financiación para el apoyo específico de Visión Cero, así como para proyectos relacionados con Visión Cero, tanto para los presupuestos generales anuales como para los presupuestos del CIP.
 - Prioridades legislativas: El BAC alienta la creación y modificación de leyes pertinentes de Virginia que mejoren la seguridad de los peatones, tales como el control automatizado.
 - El BAC recibe actualizaciones del personal de Visión Cero durante las reuniones del BAC y proporciona comentarios durante y después de estas reuniones.
 - El BAC colaboró con la elaboración y revisión de un mapa actualizado del nivel de comodidad para ciclistas que los miembros de la comunidad pueden utilizar para encontrar las rutas para bicicletas que mejor se adapten a su nivel de comodidad con la bicicleta.
- Club de Seguridad Vial de Arlington (ARS) en la Washington Liberty High School:
 - El Club de ARS colaboró con el personal de Visión Cero para organizar un evento emergente durante los periodos de almuerzo de Washington-Liberty, donde el personal estaba presente para hablar de las experiencias de los estudiantes con la seguridad en el transporte. Los estudiantes también tuvieron la oportunidad de probar las gafas de deterioro de ACPD mientras intentaban jugar un juego de Mario Kart para que vieran cómo el consumo de sustancias afecta la capacidad de conducción.

- Movilidad sostenible para Arlington:
 - Comparte oportunidades de participación e impulsa la seguridad del transporte en proyectos activos.

Además, en mayo de 2024, los miembros del grupo de Ingeniería y Operaciones de Transporte presentaron una actualización del programa Visión Cero a la Comisión de Transporte del Condado de Arlington. La [presentación](#) proporcionaba un repaso de las tendencias de los datos de choques de 2023, un resumen de los avances logrados hacia los más de 90 elementos de acción de nuestro [Plan de Acción de Visión Cero](#) a lo largo de 2023, los aspectos más destacados de las nuevas iniciativas de participación pública y educación del programa, los resultados preliminares de los Comentarios Anuales sobre Seguridad de 2024 y un vistazo a las iniciativas que se llevarán a cabo en 2024 y en adelante.

Tras la presentación, los Comisionados de Transporte aportaron varios comentarios constructivos que el equipo de Visión Cero tendrá en cuenta e integrará en los próximos pasos del programa:

- Inversión en el control de la velocidad, incluyendo más rotondas, reductores de velocidad tácticos y otras nuevas estrategias de reducción de la velocidad.
- Despliegue más proactivo y sistémico de herramientas y proyectos de seguridad.
- Acción más rápida, especialmente para la construcción de mejoras de ingeniería.
- Avances tecnológicos en apoyo de las metas e iniciativas de seguridad
- Coordinación de los esfuerzos de repavimentación y mantenimiento con Visión Cero para garantizar que aprovechemos las oportunidades de construcción para mejorar la seguridad.
- Implementación de políticas y formación sobre conducción segura tanto para el personal del condado como para el contratado
- Filtrado de los datos de choques de las principales autopistas/autovías de Arlington (por ejemplo, I-66 e I-395) para garantizar que centremos nuestros esfuerzos en las carreteras que controla el condado.
- Políticas y programas avanzados para prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol

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](#)
- Supervisión y evaluación para el [proyecto piloto de seguridad](#) de reductores de velocidad tácticos
- 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 Arlington County Commuter Services (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 monopatines y bicicletas eléctricas.

En lo que va de 2024, los ACCS han añadido nueve corrales nuevos y actualizado 12 corrales. Actualmente hay un total de 125 corrales en el condado. El contratista del condado MetroBike también empezó a supervisar el uso de los corrales para dispositivos de movilidad compartida (monopatines, bicicletas eléctricas, etc.) y el número de dispositivos de uso compartido mal estacionados. Han recopilado datos de referencia para ayudar a informar y medir el impacto de una campaña de concienciación y uso de los corrales que comenzó a principios de 2024. La campaña fomenta mejores prácticas de estacionamiento por parte de los usuarios y un mejor despliegue en los corrales por parte de los operadores.

Corral para monopatines en Wilson Blvd y N Veitch St



Reconocimientos e intercambio de conocimientos

Comunidad Amiga de las Bicicletas Nivel Oro de la Liga de Ciclismo de los Estados Unidos

En febrero de 2024, la Liga de Ciclismo de los Estados Unidos reconoció al condado de Arlington como [Comunidad Amiga de las Bicicletas](#) (BFC) de nivel Oro. Esta es la primera vez que Arlington recibe el reconocimiento de BFC de nivel Oro. Este honor reconoce al condado por su compromiso con la construcción de infraestructura de calidad para ciclistas como parte de su red de transporte y la implementación de programas que ayudan a todos los ciclistas a sentirse bienvenidos e impulsados. Arlington era una BFC de nivel Bronce en 2003 y ascendió a nivel Plata en 2007, manteniendo ese estatus hasta este premio de nivel Oro. [Consulte el comunicado de prensa](#) para ver más información sobre los motivos por los que Arlington ha recibido este reconocimiento y lo que significa para Arlington.

Premio al Liderazgo de Vision Zero for Youth en los Estados Unidos

En mayo de 2024, el condado de Arlington fue [reconocido](#) por el Centro Nacional de Rutas Seguras a la Escuela con el Premio al Liderazgo de Vision Zero for Youth en los Estados Unidos de 2024. El condado de Arlington y las Escuelas Públicas de Arlington recibieron elogios por su compromiso, liderazgo y colaboración para mejorar la seguridad de los viajeros más jóvenes de Arlington a través de la [iniciativa de Visión Cero](#).

Conferencia Designing Cities de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano

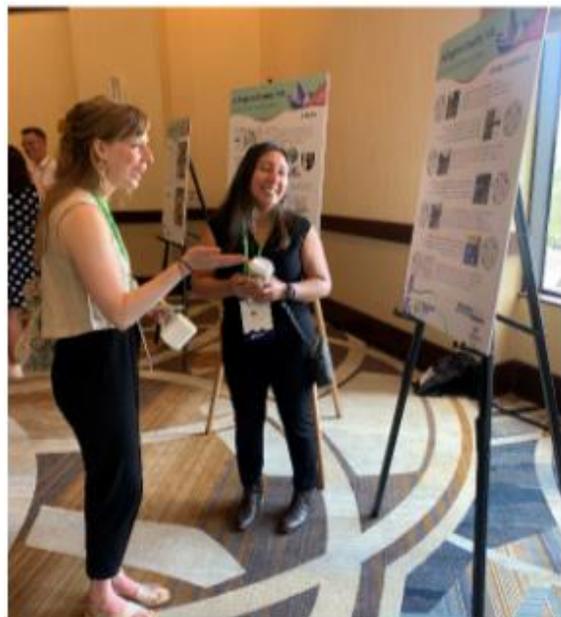
Arlington tuvo el placer de participar en una sesión de "Meet the Cities" en la Conferencia Designing Cities 2024 de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano ([NACTO](#)). El personal de Arlington compartió el progreso de Visión Cero y las lecciones aprendidas con jurisdicciones pares de todo Estados Unidos mediante [paneles informativos](#).

Conferencia de la Junta de Investigación del Transporte sobre la mejora de la equidad en el transporte

En julio de 2024, Arlington tuvo el honor de aprender de agencias pares y compartir nuestro trabajo sobre el [Análisis de Equidad de Seguridad en el Transporte de Visión Cero](#) en la [2.ª Conferencia Anual sobre la Mejora de la Equidad en el Transporte de la Junta de Investigación del Transporte](#) en Baltimore. Nuestra presentación se centró en las principales conclusiones y en cómo hemos empezado a integrar la equidad en nuestras prácticas de ingeniería de seguridad y participación.

Conferencia de Usuarios de ESRI

También en julio de 2024, el [mapa interactivo de la actualización anual de Visión Cero 2023](#) de Arlington se expuso en la galería de mapas de la [conferencia anual de usuarios](#) de [ESRI](#) (la mayor conferencia de SIG del mundo, con 20,000 asistentes de todo el mundo) en Los Ángeles.



Personal de Visión Cero con exhibiciones en la Conferencia NACTO

Resumen de los comentarios anuales sobre 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 2024. 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 2024, el equipo de Visión Cero organizó seis eventos emergentes en todo el condado para obtener comentarios en persona. Las ubicaciones, los horarios y la duración de los eventos emergentes se eligieron de manera estratégica para llegar a una audiencia diversa cerca de los corredores con muchos choques, en particular de grupos demográficos subrepresentados. Recopilamos los aportes de la comunidad de manera verbal y en carteles interactivos.
- 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...

- **884** respuestas al formulario de comentarios
- **6** eventos emergentes con **590** interacciones en persona
- **125** carteles en el césped distribuidos
- **40** calcomanías para la calle
- **2** terminales de bibliotecas con formularios de comentarios por correo
- **1** caminata comunitaria con **40** asistentes

Quiénes participaron en los formularios de comentarios...

- El **96%** vive en Arlington
- El **24%** trabaja en Arlington
- El **89%** suele caminar
- El **80%** suele usar un vehículo personal
- El **59%** suele usar el transporte público
- El **43%** suele usar una bicicleta

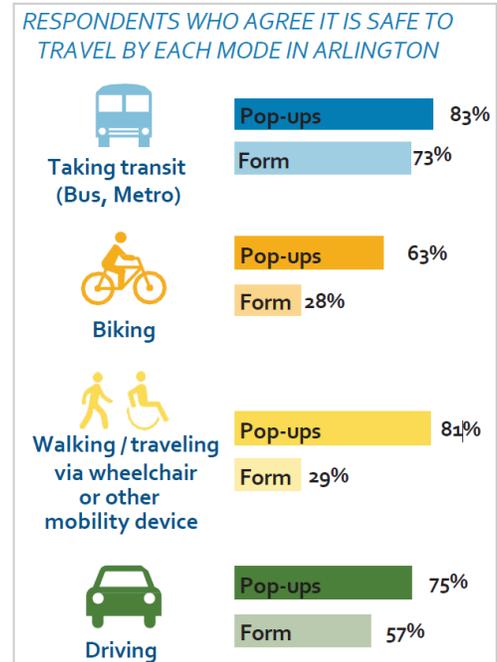
Comentarios destacados

¿Qué tan seguro se siente cuando viaja en Arlington?

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

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

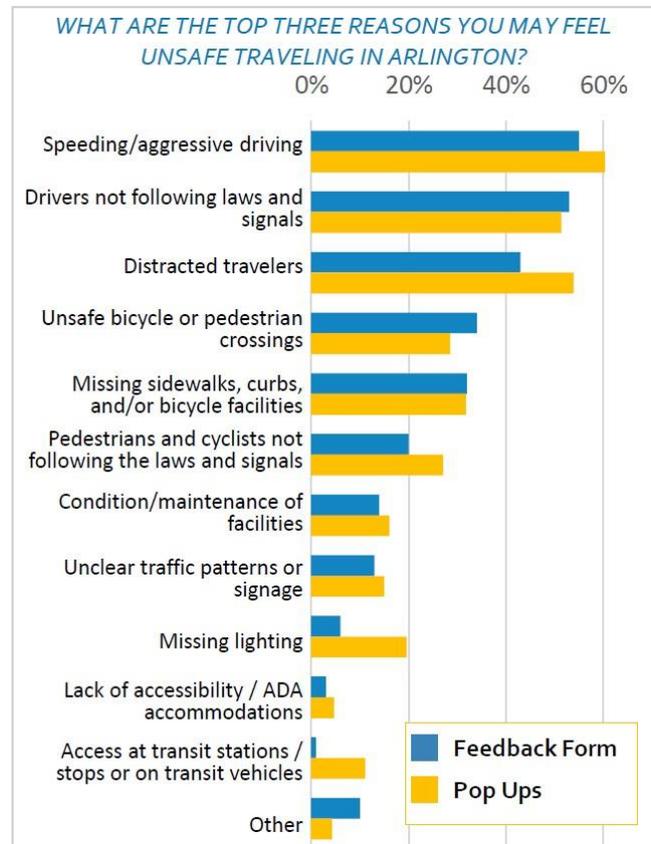
Los participantes de los eventos emergentes indicaron que, en general, se sienten más seguros cuando viajan en todos los medios en comparación con los que respondieron al formulario de comentarios.



¿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
- Conductores que no respetan las leyes y señales
- Conductores y peatones distraídos



¿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 variadas, pero los temas repetidos incluyeron los siguientes:

- Un mayor control de las normas de tránsito y promoción de las normas de tránsito para todos
- Más redes para ciclistas, con mejor mantenimiento y cruces
- Instalaciones peatonales más seguras, incluidos cruces y aceras
- Mejora de la fluidez y pacificación del tráfico
- Más paradas de autobús
- Mejor gestión del estacionamiento

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

Cuando se les pidió que aconsejaran a otros viajeros, las respuestas en general se relacionaron con lo siguiente:

- Bajar la velocidad
- Dejar el teléfono y evitar distracciones
- Ser respetuoso con los peatones y ciclistas
- Prestar atención y mantenerse alerta, independientemente del modo de transporte.
- Ser cauteloso y nunca dar por sentado que los conductores pararán frente a los peatones.
- Respete las normas de tráfico



Cómo aprovecha estos comentarios el equipo de Visión Cero

Para incorporar los comentarios recibidos en el orden del día de Visión Cero 2025:

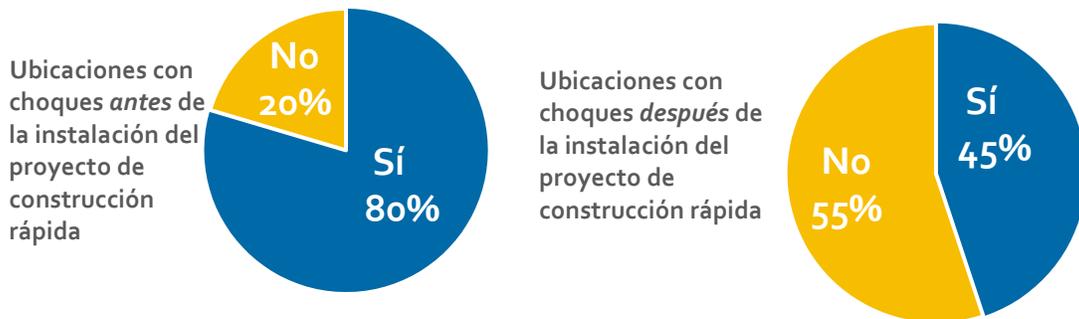
- Ampliaremos la educación sobre prácticas de conducción seguras (como reducir la velocidad y la conducción agresiva, promover las normas de circulación y educar sobre la seguridad de los peatones).
- Avanzaremos en la reducción de la velocidad y la pacificación del tráfico mediante métodos de ingeniería.
- Nos centraremos en la infraestructura de cruce seguro, incluida la sincronización de los semáforos, las luces intermitentes y la educación sobre estas herramientas.
- Nos centraremos en la seguridad, la conectividad y los cruces de la red de infraestructura para ciclistas.
- Abordaremos las necesidades de seguridad en los bordillos, como zonas de carga, estacionamiento que bloqueen las líneas de visión y otros conflictos en los bordillos.
- Ampliaremos el conocimiento de la herramienta de solicitud de servicio para que todos puedan denunciar problemas de seguridad.
- Ampliaremos la formación y los recursos sobre prácticas seguras para desplazarse en monopatín.
- Buscaremos formas de abordar el comportamiento de los conductores y el cumplimiento de las normas mediante el cambio de comportamiento y métodos de aplicación de alta visibilidad.

Análisis del antes y después

El [Plan de acción de Visión Cero](#) establece que revisaremos la eficacia de los proyectos de mitigación de la seguridad en el transporte mediante la evaluación de las condiciones antes y después de la implementación. El objetivo de estas revisiones es comprender las repercusiones de cada proyecto, identificar las áreas que se puedan mejorar, y brindar información para las futuras políticas. En esta sección se resumen los resultados de los controles antes/después realizados en 2024.

Seguimiento de proyectos de construcción rápida

Hacemos un seguimiento de los patrones de choques en las obras de construcción rápida para entender su impacto en la seguridad. Desde el lanzamiento del programa Visión Cero en 2021, hemos instalado más de 50 proyectos de construcción rápida. Alrededor del 80% de las ubicaciones de construcción rápida habían registrado choques en la intersección antes de la instalación. Después de la instalación, solo un 45% de las ubicaciones han registrado choques, lo que muestra una disminución del 50%. Específicamente en los choques con lesiones, los proyectos de construcción rápida hasta la fecha han resultado una reducción de aproximadamente el 34 % en ubicaciones con un choque reportado con lesiones.



Estas cifras ofrecen una buena comprensión de las repercusiones de la iniciativa de proyectos de construcción rápida. También profundizamos en los detalles de cada lugar para comprender las tendencias y necesidades específicas de cada punto. La siguiente es una muestra de proyectos de construcción rápida recientes que han mostrado mejoras en el índice de choques y están siendo monitoreadas activamente para detectar choques o patrones emergentes:

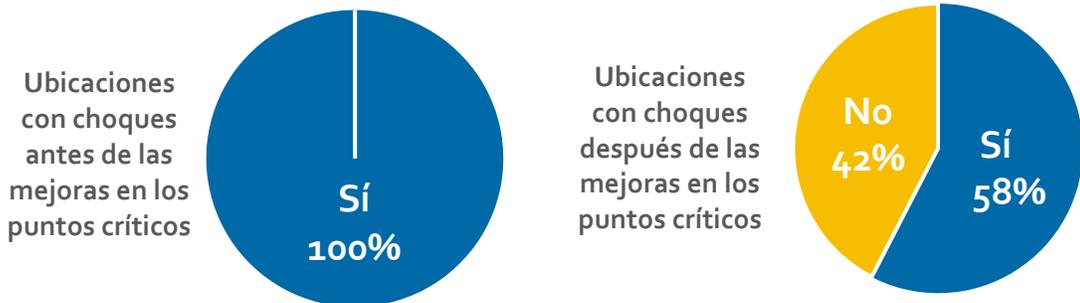
Ubicación, descripción y fecha de instalación	Patrón de choques (5 años antes de la instalación / después de la instalación - los períodos varían)
26th St N y N Harrison St : Extensiones de aceras, mejoras en las aceras, alineación de cruces (11/2022)	4 choques antes (daños materiales y no visibles) o choques después
Little Falls Rd entre John Marshall Dr y N Kensington St : Extensiones tácticas de aceras y medianas a lo largo del corredor (12/2022)	9 choques (1 con peatones) antes (daños materiales, lesiones visibles y fatales) 1 choque después (daños materiales)
Clarendon Blvd y N Quinn St : Mejora de las líneas de bordillos, refugio peatonal, mejora de ciclovía (12/2022)	14 choques antes (3 con ciclistas, 1 con peatones) (daños materiales y lesiones visibles) 2 choques (1 con ciclistas) después (daños materiales y lesiones visibles)
N George Mason Dr y N Park Dr : Prohibiciones de giro (12/2023)	20 choques antes 1 choque después (involucraba alcohol)

Las siguientes ubicaciones de recientes proyectos de construcción rápida (2021-2023) han señalado la necesidad de una mayor revisión y los próximos pasos:

Ubicación, descripción y fecha de instalación	Patrón de choques (5 años antes de la instalación / después de la instalación; los períodos varían)	Próximos pasos
Shirlington Rd y S Four Mile Run Dr : Extensión táctica de aceras, intervalo de prioridad para peatones y señal de prohibido girar en rojo (7/2021)	5 choques (2 con peatones, 2 con ciclistas) antes (daños materiales, no visibles, visibles y lesiones graves) 6 choques (2 con ciclistas, 1 con peatones) después (daños materiales y lesiones visibles)	Proyecto capital que llegará a la intersección para construir extensiones tácticas de acera y mejorar las condiciones de los peatones.
Williamsburg Blvd y N George Mason Dr : Extensión de aceras, alineación de calzada, refugios para peatones (8/2022)	12 choques antes (daños materiales y lesiones visibles) 6 choques (1 con ciclistas) después (Daños materiales y lesiones visibles)	Evaluar e instalar tratamientos de seguridad adicionales para abordar los choques por ángulo.

Seguimiento de puntos críticos

También hacemos un seguimiento de los patrones de choques en los puntos críticos donde se han instalado mejoras para entender su efecto en la seguridad. Desde el lanzamiento del programa Visión Cero en 2021, hemos instalado mejoras en 66 puntos críticos (de diferente tamaño y escala). En el 100% de los puntos críticos se habían registrado choques en la intersección antes de la mejora. Después de la instalación, solo un 58% de las ubicaciones han registrado choques, lo que muestra una disminución del 42%. Al observar los choques con lesiones, los proyectos de mejoras en los puntos críticos han logrado hasta la fecha una reducción de aproximadamente el 42 % en las ubicaciones con choques reportados que resultaron en lesiones.



Estas cifras ofrecen una buena comprensión de los efectos de la iniciativa de puntos críticos. También profundizamos en los detalles de cada lugar para comprender las tendencias y necesidades específicas de cada punto.

Las siguientes mejoras en puntos críticos recientes (2021-2023) han mostrado mejoras en la tasa de choques y se están controlando continuamente:

Ubicación, descripción y fecha de instalación	Patrón de choques (5 años antes de la instalación / después de la instalación; los períodos varían)
Little Falls Rd y Old Dominion Dr: Prohibiciones de giro/seguir derecho (7/2021)	55 choques antes (daños materiales y visibles, no visibles, visibles, lesiones graves) 1 choque después (daños materiales)
N Vermont St/N Park Dr y N Carlin Springs Rd: Parada de cuatro vías (7/2023)	22 choques (1 con peatones, 1 con ciclistas) antes (daños materiales, lesiones visibles y graves) 1 choque después (daños materiales)
S Walter Reed Dr y S Four Mile Run Dr: Giro a la izquierda protegido en dirección este (7/2023)	47 choques (9 con ciclistas) antes (daños materiales, no visibles, visibles y lesiones graves) 4 choques (1 con ciclistas) después (daños materiales y lesiones visibles)
Arlington Blvd y N Manchester St: Modificaciones del tiempo de las señales de tráfico. (6/2022)	36 choques (2 con ciclistas, 2 con peatones) antes (lesiones fatales, graves y visibles; daños materiales) 9 choques después (daños materiales, 1 lesiones visibles)

Las siguientes ubicaciones de mejoras en puntos críticos (2021-2023) señalaron la necesidad de una mayor revisión y los próximos pasos:

Ubicación, descripción y fecha de instalación	Patrón de choques (5 años antes de la instalación/desde la instalación; los períodos varían)	Próximos pasos
Langston Blvd y Fairfax Dr: actualización de proyecto del VDOT (7/2021)	44 choques (2 con peatones, 1 con ciclistas) antes (daños materiales, visibles y lesiones graves) 14 choques después (daños materiales y lesiones visibles)	Evaluación de viabilidad de radares foto-rojo
Langston Blvd & Fort Myer Dr en dirección este (8/2021)	30 choques (6 con peatones) antes (daños materiales, lesiones visibles y no visibles) 7 choques (3 CON PEATONES, 1 con ciclistas) después (lesiones visibles)	Actualización de prueba piloto para mejorar la seguridad en los cruces

Seguimiento de la Red de Lesiones Graves

Después de cada Auditoría de Seguridad de la Red de Lesiones Graves, mantenemos una lista de seguimiento de cada elemento de acción. Esta lista se repasa activamente y se actualiza para reflejar los últimos avances. Algunos elementos de acción pueden completarse a pocos días de la auditoría, mientras que otros (como los proyectos de construcción rápida) pueden tardar un año o más. Para ofrecer una visión completa de las medidas de seguimiento de las auditorías y los patrones de choques, presentamos una hoja de resumen del seguimiento tres años después de cada auditoría.

Las siguientes auditorías se realizaron en 2021. Vea cada hoja de resumen para conocer los resultados, las medidas, el progreso y la revisión de seguimiento de los choques de cada corredor:

- [Walter Reed Drive desde Four Mile Run Drive hasta 9th Street S](#)
- [Glebe Road desde 14Th Street N hasta Columbia Pike](#)
- [Four Mile Run desde Shirlington Road hasta Walter Reed Drive](#)

2024: Próximamente

Antes de finales de 2024, esperamos avanzar en los siguientes elementos de acción:

A3: Análisis anual de choques: nuevos puntos críticos de 2024

Prevedemos completar una evaluación inicial de todos los nuevos puntos críticos identificados en la lista del Programa de Puntos críticos de 2024 para finales de año. Esto incluye una revisión detallada de los choques, un análisis de los patrones de choques y recomendaciones para mejorar la seguridad.

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

Las auditorías restantes que se completarán en 2024 son las siguientes: S Walter Reed Dr (desde el límite del condado hasta S Four Mile Run Dr) y Columbia Pike (desde la línea del condado hasta S Joyce St). A medida que concluyan las auditorías, por lo general, la documentación estará disponible dentro de los cuatro meses posteriores a la auditoría; esté atento a la documentación y las actualizaciones en la [página de Auditorías de seguridad de corredores de la 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
- Presentaciones emergentes trimestrales en eventos que tengan lugar en zonas de equidad o en sus proximidades para compartir información sobre los canales y recursos de seguridad del condado.

A8: Estudios del antes y el 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 choques después de una mejora.

También hemos realizado estudios del antes y después de cinco herramientas diferentes de 2023 y 2024, con la ayuda de un consultor externo. Prevedemos publicar los resultados de estos estudios a fin de año. Las herramientas 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: medición de velocidad de giro/índice de cesión del paso entre conductores y peatones
- Endurecimiento de líneas centrales: medición de velocidad de giro/líneas centrales para el cruce/posición del carril
- Prohibición de giro a la derecha en rojo: medición de conflictos entre vehículos y peatones/giros en rojo
- Marcas de velocidad en el pavimento: medición de la velocidad de los vehículos

- Reductores de velocidad tácticos: medición de la velocidad de los vehículos

B1: Planificación integral

Este otoño, Arlington pondrá en marcha una iniciativa para crear un Plan de Transporte renovado, para reemplazar al Plan Maestro de Transporte de 2007. El plan será el elemento de transporte del Plan Integral del Condado y será el marco orientador para la creación de una red de transporte segura, equitativa, fiable y sostenible. El plan dirigirá las inversiones de la comunidad en las próximas décadas, garantizando que Arlington siga siendo un lugar donde la gente quiera vivir, las empresas elijan establecerse y los visitantes vengan a disfrutar. Se prevé que el proceso dure hasta 2026. Esté atento a las actualizaciones a través del [Boletín de Visión Cero](#) y otros canales de información del condado.

B2: Revisión del plan/proyecto: integrar la evaluación de seguridad como parte del proceso de los planes de emplazamientos Desarrollamos una metodología para incorporar las evaluaciones de seguridad en el transporte en el Análisis de Transporte Multimodal (MMTA) obligatorio para el desarrollo de planos de obra, que fue probado por los desarrolladores y se consideró una herramienta útil para (1) proporcionar apoyo sustantivo para las mejoras de fachadas y (2) mejorar las discusiones sobre la seguridad en las proximidades de los proyectos de desarrollo. En 2024, finalizamos estos elementos estándar para los análisis de seguridad exigidos con las solicitudes de planos de obra como parte de la MMTA y supervisaremos la aplicación y eficacia del nuevo proceso.

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

Tenemos actualmente más de 30 proyectos de seguridad de desarrollo rápido en progreso (fases de diseño o construcción). Comenzaremos la construcción de algunos de estos proyectos en 2024, y comenzaremos la fase de diseño de otros. Consulte la [página de Proyectos de seguridad de construcción rápida](#) para obtener información actualizada sobre estos y otros nuevos proyectos de construcción rápida.

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

Planeamos terminar o avanzar con proyectos de capital para la seguridad en 21 ubicaciones en 2024. A continuación figuran los enlaces, si están disponibles:

- [18th St S; S Fern St hasta S 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 senderos
- [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
- [Calles completas de Army Navy Dr](#): Mejoras en las instalaciones ambientales, para bicicletas, tránsito y peatones
- [Realineación de 15th Street 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
- [Calles Completas en S Eads St \(12Th St S hasta 15th St S\)](#): Mejoras en ciclovías, aceras, iluminación y servicios públicos

- [N Park Dr y N George Mason Dr](#): Nuevo semáforo, mejoras multimodales de seguridad
- [Fase 2 de mejoras para el cumplimiento de la ADA en el corredor Rosslyn-Ballston](#): Mejoras de accesibilidad para peatones
- [S Glebe Rd y 9th St S](#): Mejoras multimodales de seguridad
- [Wilson Blvd y N Rhodes St](#): Mejoras multimodales de seguridad en la intersección
- [Lorcom Ln, 24th Rd N hasta Nelly Custis Dr](#): Nuevas aceras, aceras más anchas, realineaciones (proyecto piloto anterior de Visión Cero)
- [Military Rd y Nelly Custis Dr](#): Construcción permanente de rotonda táctica (proyecto piloto anterior de Visión Cero)
- [CALLES COMPLETAS 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
- Lorcom Ln y Vacation Ln: Proyecto de intersección con diseño en curso
- Wilson Blvd y N Livingston St: Extensiones de aceras; nuevo semáforo
- Clarendon Blvd y N Oak St: Nueva acera para reemplazar las barreras temporales; extensiones de aceras
- Langston Blvd y Fort Myer Dr en dirección este: Extensiones de aceras; mejora de semáforos
- N Glebe Rd y Cathedral Ln: Extensiones de aceras y mejoras de la intersección
- 15th St S, S Joyce St hasta S Hayes St: Extensiones de aceras; mejora de cruces

Ciclovía protegida en las 15 St S y Eads



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

Seguimos avanzando hacia nuestro elemento de acción de evaluar todos los límites de velocidad de 30 mph o más en el condado en 2024. Las revisiones de los límites de velocidad ahora pueden seguirse desde la pestaña de "Límites de velocidad" del [Panel del programa Visión Cero](#)

-

Las carreteras con límites de velocidad actualmente en revisión son:

- El resto de las carreteras del condado que actualmente tienen límites de velocidad señalizados de 30 mph:

- South Arlington Mill Drive desde Shirlington Road hasta Walter Reed Drive
- Washington Boulevard desde North Pershing Drive hasta North 10th Street
- Washington Boulevard desde Kirkwood Road hasta Langston Boulevard (incluidas algunas partes propiedad del VDOT)
- Quaker Lane en dirección sur desde Shirley Highway hasta King Street (en dirección norte es propiedad de la ciudad de Alexandria)
- Fairfax Drive desde Little Falls Road hasta Langston Boulevard
- Carreteras de la Red de Lesiones Graves propiedad del VDOT:
 - Langston Blvd desde North Veitch St hasta N Lynn St
 - N Veitch St hasta N Nash St (40 mph)
 - N Nash St hasta la línea federal en la aproximación a Key Bridge (30 mph)

B5: Gestión de la velocidad: implementación de medidas adicionales de reducción de la velocidad

Después de los estudios sobre los límites de velocidad en los corredores con límite de velocidad de 30 mph o más, seguiremos evaluando los corredores que tenían un alto número de casos de exceso de velocidad pero que no se consideraron apropiados para la reducción de los límites de velocidad. Contamos con un equipo interdisciplinario de ingenieros que está evaluando enfoques tanto tradicionales como creativos para ayudar a resolver los problemas de exceso de velocidad.

B6: Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal:

La [caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal de Visión Cero](#) se creó como recurso para informar a las partes interesadas internas y externas sobre las opciones de mejora de la seguridad y sus usos y contextos adecuados. La primera generación de la Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal incluía 40 herramientas. La caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal pretende ser un "documento en constante evolución" que se irá actualizando. En otoño de 2024, iniciamos una revisión de la caja de herramientas para identificar actualizaciones, como nuevas herramientas o normas y directrices nacionales actualizadas relativas a las herramientas existentes en la caja de herramientas. Seguiremos trabajando en la actualización de la caja de herramientas hasta finales de 2024, con actualizaciones previstas para principios de 2025.

B6: Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal: proyectos piloto

Seguiremos avanzando con los siguientes tres [proyectos piloto de seguridad](#):

- [Reductores de velocidad tácticos](#): El condado llevará a cabo otra ronda de recopilación de datos de velocidad antes/después y comentarios de la comunidad tras la expansión piloto a otras tres ubicaciones en otoño de 2024. Con esta información, definiremos los próximos pasos para las ubicaciones piloto y los lineamientos generales para los reductores de velocidad.
- [Líneas centrales endurecidas](#): Supervisaremos las cinco ubicaciones de proyectos piloto, recopilando datos sobre la velocidad de giro y la posición de los vehículos para determinar su eficacia, y las opiniones de la comunidad. Más adelante en el año iremos publicando los resultados de la recopilación de datos y opiniones, así como los próximos pasos de los proyectos piloto.
- [Plataforma para autobuses temporal en S Glebe Rd y S Old Glebe Rd](#): Planeamos instalar un proyecto táctico de seguridad que incluye una plataforma temporal de parada de autobuses en la intersección de S Glebe Rd y S Old Glebe Rd en otoño de 2024.

Siempre estamos revisando e identificando las necesidades de seguridad en lugares de todo el condado. Las ubicaciones con problemas o necesidades únicas pueden ser candidatas para nuevos proyectos piloto de seguridad.

B8: Control del cumplimiento basado en datos/equitativo: control automatizado de la seguridad

Arlington supervisará y revisará de cerca las nuevas ubicaciones de los radares foto-rojo y de control de velocidad. Actualizaremos y ajustaremos el programa según lo permitan el presupuesto del programa y las necesidades identificadas a través del análisis de seguridad. Esté atento a las actualizaciones por comunicados de prensa del ACPD y a través del [Boletín de Visión Cero](#).

B10: Diseño del mantenimiento del tránsito y obras activas

El desarrollo de pautas más detalladas de Diseño de Mantenimiento del Tráfico (MOT) para zonas de obras activas ha comenzado como conversaciones interdepartamentales/interdisciplinarias y grupos de trabajo para identificar las necesidades y los próximos pasos para mejorar la planificación y el cumplimiento de las condiciones de seguridad alrededor de las zonas de obras activas. En paralelo, el personal del condado ha iniciado una solicitud de información (RFI) para una plataforma de intercambio de datos de zonas de obras que podría crear un sistema centralizado para gestionar y comunicar las zonas de obras activas en todo el país.

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña de reducción de choques graves

Seguiremos creando mensajes intencionales para distribuir a través de la campaña de reducción de choques graves para lo que queda de 2024 como forma de fomentar comportamientos de conducción más seguros educando a los miembros de la comunidad sobre los principales factores de riesgo de seguridad observados en los datos de choques de Arlington. También compartiremos temas de mensajería y regalos en eventos emergentes (especialmente en áreas de énfasis en la equidad) durante el resto del año.

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: Campaña de concientización y recursos contra 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 ocho proyectos de planificación local que tienen por objetivo mejorar la seguridad vial en toda la región. Este proyecto recibió \$80,000 como beneficiario del Programa Regional de Seguridad Vial (RRSP) de la TPB del Año Fiscal 2024 para evaluar el análisis de los choques relacionados con el consumo de alcohol en toda la región y las recomendaciones de mitigación.

Este proyecto regional basado en datos de evaluación y recomendación contra la conducción bajo los efectos del alcohol está evaluando los patrones y factores regionales de choques relacionados con el alcohol, investigando las mejores estrategias para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y produciendo un paquete estratégico de recomendaciones para fomentar una acción consistente contra la conducción bajo los efectos del alcohol en toda el área metropolitana de DC. Prevemos completar y publicar este proyecto para fines de 2024.

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 enumeradas en la sección 2024: 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.

D4: Promoción legislativa: paquete legislativo de 2025 para la Asamblea General

Este otoño, colaboraremos con la Oficina del Administrador del Condado para proporcionar orientación experta sobre las necesidades de políticas de seguridad en el transporte mientras el condado prepara el paquete legislativo de 2025 que aprobará la Junta del Condado y presentará para su consideración antes de la Asamblea General de Virginia de 2024.

Actualizaciones del plan de acción

El Plan de Acción Visión Cero 2021 fue una hoja de ruta de cinco años para que el Arlington emprendiera su viaje hacia la seguridad de Visión Cero. Comenzaremos el proceso de actualización del Plan de Acción en 2025 con el objetivo de adoptar el Plan actualizado en 2026. Esta actualización de la planificación incluirá puntos de control de la participación de la comunidad y seguirá de cerca el desarrollo del nuevo Plan Maestro de Transporte para todo el condado. Esté atento a las noticias sobre el proceso de actualización del Plan de Acción de Visión Cero a través del Boletín de Visión Cero.



Apéndices

1. Gráficos de la campaña de reducción de choques graves

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

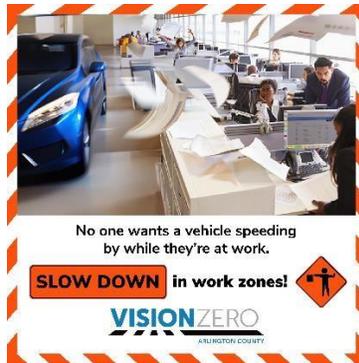
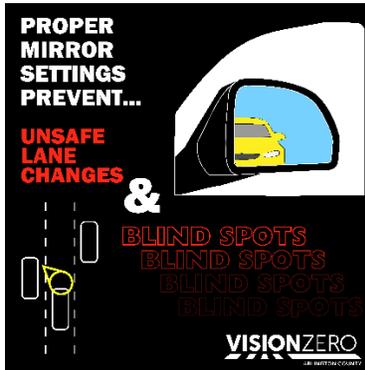


Minor distractions cause serious crashes.

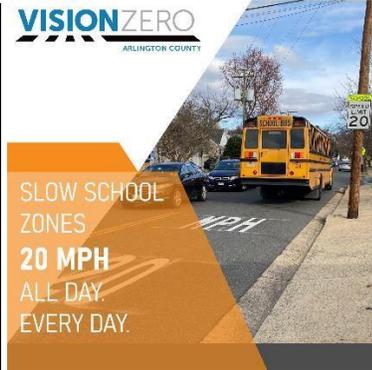


It's okay to pull over and pause.

VISIONZERO ARLINGTON COUNTY



VISIONZERO ARLINGTON COUNTY



What drivers see at 20 MPH

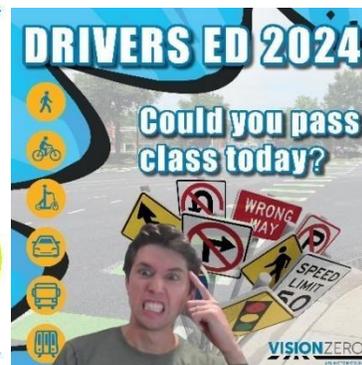


Slower is safer for everyone

VISIONZERO ARLINGTON COUNTY



VISIONZERO ARLINGTON COUNTY



VISIONZERO ARLINGTON COUNTY

2. Materiales y gráficos emergentes

Folletos

<p>Pedestrian crashes in dark conditions are twice as likely in the winter.</p> <p> When driving</p> <p>Go the speed limit and always check for people.</p> <p> When walking</p> <p>Cross at marked crosswalks.</p>	<p>በከረምት ወቅት በጨለማ ጊዜ የእግረኞች ግጭት የመፈጠር እድሉ እጥፍነው።</p> <p> በሚያሸከርኩሩ ጊዜ</p> <p>በፍጥነት ገደቡ ይሂዱ እና ሁልጊዜ ሰዎች መኖር አለመኖራቸውን ያረጋግጡ።</p> <p> በእግር በሚጓዙበት ጊዜ</p> <p>የእግረኛ ማቋረጫ ምልክቶች ባለባቸው ቦታዎች ላይ ብቻ ያቋርጡ።</p>
<p>Los choques peatonales tienen el doble de probabilidad de ocurrir durante los meses más oscuros de invierno.</p> <p>Al conducir </p> <p>Maneje al límite de velocidad y espere por la gente en los cruces peatonales.</p> <p>Al caminar </p> <p>Utilice siempre los cruces peatonales.</p>	<p>Өвлийн улиралд харанхуй нөхцөлд явган зорчигч мөргөх магадлал хоёр дахин их байдаг.</p> <p>Жолоо барих үедээ </p> <p>Хурдны хязгаарыг мөрдөж эргэн тойрны хүмүүсийг анзаараарай.</p> <p>Явган явах үедээ </p> <p>Явган хүний гарцаар гараарай.</p>
<p>VISION ZERO ARLINGTON COUNTY</p> <p></p>	<p>VISION ZERO ARLINGTON COUNTY</p> <p></p>

Involved in a crash? Here's what to do:



1 Check for injuries

- First check yourself, then attend to others.



2 Get to safety

- If you are able to move, get to the side of the road or sidewalk.



3 Call 911 or exchange information

- It's important to get an official record if there is potential injury or significant property damage.
- For fender benders or minor incidents, ensure you exchange information or request an officer to assist.
- If the other party appears hostile while calling 911, inform the dispatcher.
- Injuries can take time to set in, so even if there are no apparent injuries or damage, it's still good to have a report or an exchange form.



4 Take pictures

- Photograph the vehicles involved (including the other car's license plate).
- Photos may be helpful to support insurance claims.



¿Tuvo un choque de tránsito? Esto es lo que tiene que hacer:



1 Fíjese si está lastimado

- Primero fíjese cómo está usted, luego los demás.



2 Vaya a un lugar seguro

- Si se puede mover, vaya al costado de la calle o la acera.



3 Llame al 911 o intercambie información

- Es importante contar con un registro oficial si hay posibles heridos o daños materiales importantes.
- En caso de choques menores, asegúrese de intercambiar información o pedirle a un oficial de policía que le ayude.
- Si la otra parte parece agresiva, dígaselo al operador cuando llame al 911.
- Las lesiones pueden tardar en notarse, por lo que, aunque no parezca que haya lesiones o daños, es bueno tener un informe o un formulario de intercambio.



4 Tome fotos

- Tome fotos de los vehículos involucrados (incluida la placa de matrícula del otro coche)
- Las fotos pueden ayudar para los reclamos al seguro.



- 1. ጉዳዮች መኖራቸውን ማረጋገጥ**
 - በመጀመሪያ እርስዎን ቀጥሎ ደግሞ ሌሎችን መፈተሽ።
- 2. ደህንነቱ በተጠበቀ ቦታ ላይ መሆን**
 - መንቀሳቀስ ከቻሉ ወይ መንገዱ ዳር ወይም የእግረኛ መንገድ ይሂዱ።
- 3. 911 ይደውሉ ወይም መረጃ ይለዋወጡ**
 - የደረሰ ጉዳት ወይም ከፍተኛ የንብረት ውድመት ከተከሰተ ይፋዎ መዝገብ ማግኘት አስፈላጊ ነው።
 - አነስተኛ የመኪና ግጭት ወይም ጥቃቅን አደጋዎች ጊዜ መረጃ መለዋወጥዎን ያረጋግጡ ወይም እገዛን ለማግኘት መኮንኑን ይጠይቁ።
 - ወይ 911 ሲደውሉ ሌላኛው ወገን የመጣለት ስሜት ካሳዩ ይህን ለጥረው ማእከል ያሰውቁ።
 - ምንም እንኳን ጉዳዮች ወይም ውድመቶች ባይኖሩም የሚደርሱ ጉዳዮች ጊዜ ሊወስዱ የሚችሉ በመሆኑ ረገር ማድረግ ወይም የልወውጥ ቅጽ መኖሩ ተገቢ ነው።
- 4. ፎቶዎችን ማንሳት**
 - ችግሩ የተከሰተባቸውን ተስከርካሪዎች (የሌላውን የመኪና ታርጋ ጭምር) ፎቶ ያንሱ።
 - ፎቶዎቹ የመድን ዋስትና ጥያቄዎችን በመደገፍ ረገድ ጠቃሚ ሊሆኑ ይችላሉ።

- 1. Эхлээд гэмтлээ тодорхойлоорой**
 - Юун түрүүнд өөрийн биений байдлаа шалгаад, дараа нь бусад дээр очоорой.
- 2. Аюулгүй газар руу явах**
 - Та хөдөлж, явж чадаж байвал замын хажуу рүү аюулгүй газар руу гараарай.
- 3. 911 руу залгах юм уу, хэн нэгэнд мэдээлэл дамжуулаарай**
 - Ноцтой гэмтсэн хүн эсхүл хөрөнгө эд материал байгаа бол албан ёсны тэмдэглэл бэлтгэж, баримтжуулах нь чухал.
 - Бага хэмжээний эвдрэл гэмтэл үүссэн нөхцөлд та холбогдох ажилтантай холбогдож тухай талаараа мэдээлэл хүргэж, тусалцаа хүсэх хэрэгтэй.
 - Таныг 911 дугаар холбогдож мэдээлэл хүргэж байх үед гадны хэн нэгэн этгээд танд аюул учруулж болзошгүй байгаа бол энэ тухайгаа диспетчерт яаралтай мэдэгдэнэ үү.
 - Гэмтэл, бэртлийг эмчлүүлэхэд цаг хугацаа шаардлагатай эсхүл ил харагдах шарх, гэмтэл байгаа ч гэсэн болсон нөхцөл байдлын талаар мэдээлэх нь чухал.
- 4. Зурах дарж баталгаажуулах**
 - Гэмтэл осолд холбогдсон машин тээврийн хэрэгслийн зургийг дарж баталгаажуулах/үүнд өөр бусад ажилтны зөвшөөрлийн дугаар багтана.
 - Зургууд нь танд даатгалаас нөхөн төлбөр авах чухал ач холбогдолтой байна.

- 1. التحقق من وجود إصابات**
 - تفحص نفسك أولاً، ثم اهتم بالآخرين .
- 2. الوصول إلى بر الأمان**
 - إذا كنت قادراً على التحرك، اذهب إلى جانب الطريق أو الرصيف .
- 3. اتصل بالرقم 911 أو قم بتبادل المعلومات**
 - من المهم الحصول على سجل رسمي إذا كانت هناك إصابة محتملة أو أضرار جسيمة في الممتلكات.
 - في حالة انبعاث وافي الصدمات أو الحوادث البسيطة، تأكد من تبادل المعلومات أو اطلب حضور ضابط للمساعدة.
 - إذا بدا الطرف الآخر عدائياً أثناء الاتصال بالرقم 911، فأبلغ المرسل.
 - يمكن أن تأخذ الإصابات بعض الوقت حتى تظهر. لذا، حتى لو لم يكن هناك إصابات أو أضرار ظاهرة، فلا يزال من المستحسن الحصول على تقرير أو نموذج تبادل.
- 4. خذ صور**
 - صور المركبات المعنية (هما في ذلك لوحة ترخيص السيارة الأخرى).
 - قد تكون الصور مفيدة لدعم مطالبات التأمين.

- 1. 检查是否有人受伤**
 - 首先检查自己是否安全，然后再关照其他人。
- 2. 转移位置到安全的地点**
 - 如果你能移动，就尽量让车辆靠边停在路边或人行道。
- 3. 拨打911或交换信息**
 - 如果有可能有人受伤或财产损失，获取官方记录是非常重要的。
 - 对于小型碰撞或轻微事故，确保您和对方交换了联系信息，或者请求警方协助。
 - 如果在拨打911时，对方表现出敌对情绪，要告诉接线调度员。
 - 受伤可能需要一段时间才能显现，所以即使没有明显的伤势或损坏，也最好有一份事故报告或交换信息表格。
- 4. 拍照**
 - 拍摄所有涉及的车辆 (包括对方车辆的车牌)。
 - 照片可能对您获得保险索赔有所助益。

Regalos de camisetas e imanes para el coche



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 choques	Vincular los informes de choques 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 choques 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 choques 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 2021: incorporación de cambios en las formaciones/materiales Completado en 2023: Análisis de las mejores prácticas respecto del FR-300 Próximamente: Análisis anual de las mejores prácticas respecto del FR-300 El personal de Visión Cero se reunirá con la policía de cada escuadrón de patrulla activo para analizar las mejores prácticas para completar de forma coherente y exhaustiva el formulario de denuncia de choques FR-300, que es la fuente de la base de datos de choques de Arlington.
	Mejorar el acceso a los datos de choques informados por la Policía del Estado de Virginia (VSP) y la Policía de Parques Nacionales (NPP).	Completado en 2023: exploración de la base de datos de la NPP Colaboración continua con la VSP Colaboramos con la VSP en todas las respuestas a choques graves y fatales y evaluamos los informes y la información sobre choques de forma específica.
	Obtener datos de choques de micromovilidad y utilizarlos para análisis.	Conjunto de datos de choques 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 choques 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	Vincular datos específicos de citaciones de tránsito directamente del ACPD al personal del DES para su análisis y elaboración de informes.	Enlace en espera Los datos de citaciones del ACPD se han censurado 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).	14 ubicaciones de recopilación de datos en 2024 Hemos recopilado 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 choques para permitir un análisis de normalización/ tasa de choques de todo el estado.	Completado en el 2021: normalización incorporada en las metodologías de análisis sistemático y de puntos críticos del 2022 Vinculación en uso Arlington adquirió acceso a una base de datos de volúmenes y velocidad de tráfico aproximados para permitir un fácil desarrollo y normalización de la tasa de choques para estudios de seguridad.
	Crear una base de datos geográfica de problemas 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 "Data Transparency" (Transparencia de datos) para visualizar nuestro Panel de datos de solicitudes de servicio o los 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.
	Invertir en equipos "inteligentes" que respalden 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.

Objetivo	Elemento de acción	Referencias del desarrollo Estado
	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 choques.	Datos hospitalarios 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 choques. 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: Análisis de la equidad.
	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 2021: se completó el inventario de aceras/se inició el inventario de calles del vecindario Completado en 2022: Inventarios de calles de vecindarios y arteriales 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 choques	Realizar una revisión sistemática de los factores comunes en choques graves/mortales con datos de respaldo.	Completado en 2021: análisis sistémico de choques graves de 2017-2019 Completado en 2022: análisis espacial sistémico de 2016-2020 SE LLEVARÁ A CABO OTRA REVISIÓN SISTÉMICA DE CHOQUES GRAVES 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 choques con heridos graves o mortales y los datos de apoyo.	Completado en 2021: 4 auditorías de la HIN Completado en 2022: 3 auditorías de la HIN Completado en 2023: actualizaciones de la HIN; 6 auditorías de la HIN 4 auditorías de la HIN terminadas Completamos auditorías de seguridad preliminares de cuatro corredores de la HIN en 2024: Aquí encontrará el programa y los resultados de la auditoría de N Henderson Rd, S Courthouse Rd, N Monroe St y Wilson Blvd.
	Realizar una revisión anual de puntos críticos.	Completado en 2021: cierre del Programa de Puntos Críticos de 2020 Finalizado 2023: cierre del Programa de Puntos Críticos de 2022 Comienzan las evaluaciones de los análisis de puntos críticos de 2024 Todos los nuevos puntos críticos identificados se evaluarán antes de fin de año. Para 2025, evaluaremos puntos críticos anteriores para determinar cómo están funcionando los tratamientos de seguridad implementados y si se necesitan capas adicionales de tratamiento de seguridad
	Publicar un informe anual de choques que identifique patrones de choques 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 choques.	Completado en 2021: publicación del informe anual de choques de 2020 Completado en 2022: publicación del informe anual de choques de 2021 Completado en 2023: publicación del informe anual de choques de 2022 Se publicó el informe anual de choques de 2023 Este informe está disponible en la página de Mapas y datos de seguridad.
A4: Análisis de la equidad	Desarrollar mapas de indicadores relacionados con la equidad superpuestos con datos de choques, datos de respaldo y datos de inventario para identificar cómo la seguridad del transporte se relaciona con las áreas de disparidad.	Completado en 2023: áreas del Título VI actualizadas y en uso Se completó el análisis inicial de la equidad Publicamos el Análisis de la equidad EN LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE VISIÓN CERO Y SEGUIREMOS MONITOREANDO Y ANALIZANDO 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.

Objetivo	Elemento de acción	Referencias del desarrollo Estado
A5: Revisión de choques graves	Participar en una revisión trimestral e interdisciplinaria de todos los choques graves.	16 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 choques graves.	Completado en 2021: se analizaron 55 choques; se implementaron 7 mejoras; se inició 1 campaña Completado en 2022: se analizaron 50 choques; se implementaron 7 mejoras Completado en 2023: se analizaron 70 choques; se implementaron 4 mejoras Completado en 2024: se analizaron 20 choques graves Analizamos 20 choques graves, implementamos mejoras de seguridad en dos ubicaciones, estamos implementando mejoras de ingeniería en cuatro ubicaciones y estamos evaluando activamente posibles mejoras de ingeniería en otras seis 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 choques, los resultados del Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad y los impactos generales/ oportunidades del.	Completado en 2021: publicación de informes de mitad de año y anuales Completado en 2022: publicación de informes de mitad de año y anuales Completado en 2023: publicación de informes de mitad de año y anuales Informes del programa hasta la fecha Este es el cuarto informe anual del programa, que cubre los avances del año calendario 2024 hasta la fecha. Todos los informes de mitad de año y anuales se encuentran en la página del Plan de acción informes de progreso.
	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 choques a través de un mapa y gráficos.	Completado en 2021 - Publicación y mejora del Panel Actualización del Panel de choques y agregado del Panel del programa Publicamos un nuevo Panel de datos de choques que proporciona funciones de filtrado adicionales. También publicamos una guía de usuario con instrucciones para usar el panel. También presentamos una nueva herramienta para seguir el progreso: el Panel del programa Visión Cero . Esta herramienta mapea los datos de choques de alto nivel, los elementos de infraestructura, las iniciativas de Visión Cero, los estudios de límites de velocidad y los trabajos y resultados de divulgación.
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 2021: desarrollo del formulario Completado en 2022: formulario utilizado para la participación anual Completado en 2023: formulario utilizado para la participación anual Formulario en uso En 2024 se siguió usando el mismo formulario para el compromiso o participación anual de la comunidad para el análisis longitudinal. Utilizamos la información de los mapas interactivos para el análisis de los puntos críticos, HIN y otros análisis de seguridad.
	Realizar una evaluación cada año recogiendo respuestas de residentes, trabajadores y visitantes en Arlington.	Completado en 2022: compromiso completado; 1,350 participantes Completado en 2023: compromiso completado; 1,450 participantes Compromiso anual de 2024 completado; más de 1,510 participantes Vea el informe del Compromiso Anual para más información sobre lo que nos contaron.
A8: Estudios del antes y 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 2022: 3 análisis antes/después de proyectos piloto Completado en 2023: 12 análisis antes/después de tratamientos de puntos críticos Establecimos un sistema continuo de seguimiento del antes/después de datos de choques Tenemos estudios antes/después en curso y destacaremos los éxitos clave y áreas de mejora en los Informes de Progreso de Mitad de Año.

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 uno de sus fundamentos.	El nuevo Plan de Transporte del Condado se lanza en otoño de 2024 Lanzaremos el desarrollo de un nuevo plan de transporte del condado realineado en otoño de 2024 con una importante iniciativa de participación pública de toda la comunidad. Prevemos continuar con el nuevo MTP hasta 2026.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	<p>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.</p>	<p>Completado en 2022: herramienta de clasificación de proyectos desarrollada/criterios de seguridad incluidos Implementación en curso En 2022, el condado desarrolló 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 choques. Esta herramienta sirvió para orientar el CIP para el año fiscal 2023 en colaboración con TEyO y Tránsito y otras agencias del condado que tengan proyectos que se superpongan.</p>
	<p>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.</p>	<p>Estudios en coordinación activa Los estudios recientemente terminados, como el estudio del corredor multimodal S George Mason Dr, el estudio de viabilidad del sendero Arlington Blvd, el plan estratégico de transporte y el estudio del plano de Langston Blvd, incluyen principios y acciones de Visión Cero. Varios de los otros estudios en curso (como la evaluación de necesidades en el sendero Custis Trail, el proyecto del Gateway Park, el nuevo Plan Maestro de Transporte, el análisis de la intersección de S George Mason Dr / S Four Mile Run Dr, y otros) también incluyen consideraciones de Visión Cero.</p>
	<p>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 planos y proyectos.</p>	<p>No se ha identificado ningún indicador Actuaremos sobre este elemento a medida que los proyectos de seguridad a mayor escala entren en el proceso.</p>
<p>B2: Revisión de planos/proyectos</p>	<p>Implementar un enfoque estándar y documentado para integrar la seguridad como prioridad en el proceso de revisión del desarrollo del plano de obra 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.</p>	<p>Completado en 2021: desarrollo del borrador del modelo de análisis de choques y seguridad Completado en 2022: prueba de análisis de choques/seguridad en 2 obras (1616 Fort Myer Dr y el Macy's de Ballston (701 N Glebe Rd). Completado en 2023: integración de la seguridad en el MMTA estándar Integración del análisis de seguridad en los MMTA de los planos de obra Desarrollamos una metodología para incorporar revisiones de seguridad como parte de nuestros MMTA para proyectos de planos de obra de excepción especial y realizamos una prueba piloto de dos proyectos. Los próximos planos de obra en proceso de definición que deban presentar un MMTA incluirán el análisis de seguridad en sus presentaciones de MMTA.</p>
	<p>Documentar e implementar un enfoque estándar para realizar análisis de seguridad al inicio de los proyectos de mejora de capital de transporte.</p>	<p>No se ha identificado ningún indicador 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.</p>
	<p>Colaborar en el plan y diseño de todos los parques y caminos nuevos para garantizar el acceso y la movilidad seguros.</p>	<p>Completado en 2021: revisión de 6 proyectos de parques/senderos Completado en 2022: revisión de 5 proyectos de parques/senderos Completado en 2023: revisión de 9 proyectos de parques/senderos Varios proyectos de parques/senderos revisados (2 revisiones completadas al 100%) NvCountry Club Trail (15%), Four Mile Run y Shirlington (90%)</p>
<p>B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad</p>	<p>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 choques graves o análisis de choques ad-hoc.</p>	<p>Completado en 2021: desarrollo de criterios de evaluación para proyectos de capital Completado en 2022: desarrollo de criterios de evaluación para proyectos de construcción rápida Criterios de evaluación para todos los proyectos en práctica Las herramientas de priorización para clasificar cada proyecto de seguridad de construcción rápida, de balizas rectangulares de intermitencia rápida (RRFB) y de capital para la seguridad consideran si el proyecto en cuestión se encuentra en la HIN, si está en un punto crítico o tiene choques 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 proyectos de construcción rápida para ver información actualizada sobre nuestros procesos de priorización y flujo de trabajo de proyectos.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	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.	Completado en 2021: 9 proyectos de construcción rápida Completado en 2022: 11 proyectos de construcción rápida Completado en 2023: 17 proyectos de construcción rápida 17 proyectos de construcción rápida terminados Vea una lista de los proyectos de construcción rápida en la sección 2024: Principales logros hasta la fecha. Consulte la página de proyectos de construcción rápida para más información sobre los próximos proyectos de construcción rápida.
	Implementar proyectos de seguridad a gran escala y a largo plazo mediante el programa Plan de Mejora de Capital (CIP).	Completado en 2021: 12 proyectos de capital para la seguridad Completado en 2022: 8 proyectos de capital para la seguridad Completado en 2023: 4 proyectos de capital para la seguridad 1 proyecto de capital completado /21 en curso Vea una lista de los proyectos de capital para la seguridad en el sitio web de Proyectos de capital de seguridad de Visión Cero .
B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad	Conseguir financiamiento del programa de Visión Cero en el CIP para la acción inmediata y los proyectos de construcción rápida.	\$2.1 millones de dólares en el año fiscal 2025 (incluye transferencias y nueva financiación) Confirmamos las mejoras de seguridad vial en el CIP.
	Conseguir financiamiento para proyectos de inversión a gran escala identificados a través del programa de seguridad.	Completado en 2023: programación de 3 proyectos de capital para la seguridad Se programaron 2 proyectos de capital para la seguridad Los proyectos identificados hasta ahora en 2024 para ser elevados para mejoras de capital de seguridad incluyen (1) Lorcom Ln y Vacation Ln y (2) Langston Blvd y Fort Myer Dr. en dirección este
	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.	Completado en 2022: contratación de 2 nuevos miembros para el personal de Visión Cero a tiempo completo Completado en 2023: contratación de 1 nuevo miembro para el personal de Visión Cero a tiempo completo Dotación de personal para el equipo Visión Cero El equipo Visión Cero consta ahora de tres empleados permanentes a tiempo completo y dos pasantes a tiempo completo.
	Solicitar subvenciones de forma estratégica, centrándose en la financiación de proyectos de seguridad a mayor escala y a más largo plazo.	Completado en 2021: \$95K conseguidos para asistencia técnica Completado en 2022: financiación conseguida para 5 proyectos relacionados con la seguridad Completado en 2023: \$80K conseguidos para asistencia técnica Se consiguieron \$80k para asistencia técnica En el informe anual se darán más detalles y actualizaciones sobre la financiación.
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 medidas de mitigación de la velocidad basadas en los hallazgos.	Completado en 2022: 3 estudios de velocidad en la HIN Completado en 2023: 5 estudios de velocidad en la HIN 3 estudios de velocidad en la HIN en curso 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. Los estudios se retrasaron por problemas con los contratistas de 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 30 MPH y superiores que considere las características de las carreteras y el uso del suelo y despliegue medidas de reducción del exceso de velocidad basadas en los resultados.	Completado en 2021: 7 límites de velocidad reducidos Completado en 2022: 7 límites de velocidad reducidos 5 límites de velocidad reducidos Vea la lista de las actividades de gestión de la velocidad emprendidas en la sección 2024: Principales logros hasta la fecha del informe para más detalles sobre los corredores y los plazos.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	Desarrollar y adoptar un proceso para reducir los límites de velocidad por debajo de los 25 mph en las carreteras del condado.	<p><i>Completado en 2021: adopción e implementación del proceso</i> <i>Completado en 2022: implementación de 13 zonas escolares con límite de 20 mph</i> <i>Completado en 2023: implementación de 14 zonas escolares con límite 20 mph</i> Implementamos 19 zonas escolares con límite de 20 mph Confirmamos un proceso para reducir la velocidad por debajo de 25 mph. En 2024, completamos la instalación de zonas escolares de velocidad reducida con límites de 20 mph en las 19 zonas escolares restantes, marcando la finalización del proceso de actualización de zonas escolares.</p>
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.	<p><i>Completado en el 2021: se actualizaron 6 directrices</i> <i>Completado en el 2022: se actualizó 1 directriz</i> <i>Completado en el 2023: se publicaron 2 directrices</i> Aún no se publicaron nuevas directrices en 2024 Todas las directrices se publican en la página de Herramientas y directrices.</p>
	Considerar y crear nuevas directrices para el desarrollo y la implementación para mejorar el acceso seguro y las operaciones en el sistema de transporte.	<p>más de 5 directrices en desarrollo o revisión Tenemos cinco directrices nuevas en desarrollo que probablemente se publiquen en 2024: (1) Mantenimiento del tránsito (MOT) durante la revisión del plano de construcción, (2) señalización de multa adicional por exceso de velocidad de \$200, (3) intervalos de prioridad para peatones (LPI) y (4) cruces de intersecciones de senderos/calles. También hay una directriz en evaluación: (1) directrices sobre cruces marcados.</p>
	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.	<p>Se perfeccionaron e implementaron directrices sobre zonas escolares Desarrollamos un borrador de las directrices de zonas escolares y las expusimos en 13 escuelas en 2021. Tras las opiniones positivas de la comunidad, las Escuelas Públicas de Arlington (APS) y el ACPD, confirmamos las directrices de las zonas escolares y actualizamos todas las zonas escolares para alinearlas con las directrices (2021-2024).</p>
	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 necesarios cada año.	<p><i>Completado en 2021: priorización de la ubicación de guardias de cruce</i> Proceso de priorización y criterio en uso Cada año, las APS y el ACPD colaboran para priorizar las ubicaciones para la implementación de guardias de cruce.</p>
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.	<p><i>Completado en 2022: se publicó la caja de herramientas de primera generación</i> Caja de herramientas en uso La primera generación de la caja de herramientas "viva" se documenta en la página Herramientas y directrices.</p>
	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.	<p>Se informaron los indicadores de las herramientas en el Informe anual/se planificó la actualización 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 de Herramientas y directrices. También tenemos previsto revisar/actualizar la caja de herramientas para asegurarnos de que cumpla todas las normas o directrices actualizadas para fines de 2024.</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><i>Completado en 2021: desarrollo del proceso de proyectos piloto; 5 proyectos piloto instalados</i> <i>Completado en 2022: 2 proyectos piloto instalados</i> <i>Completado en 2023: 1 proyecto piloto instalado</i> 1 proyecto piloto instalado, 1 proyecto piloto ampliado, 1 proyecto piloto previsto antes de fines de 2024 Consulte la página de Proyectos piloto de seguridad para más información sobre los proyectos piloto por venir, en curso y pasados.</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><i>Completado en 2021: se evaluaron/actualizaron 6 herramientas</i> <i>Completado en 2023: se evaluaron/actualizaron 2 herramientas</i> Herramientas en evaluación Barreras de hormigón, placas traseras para mayor visibilidad de los semáforos, reductores de velocidad tácticos, dispositivos de endurecimiento de la línea central, señales indicadoras de velocidad (SFIS) y RRFB.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
B8: Aplicación equitativa/basada en datos	Usar datos de velocidad/choques 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).	Completado en el 2022: se adoptó la ordenanza de cámaras de velocidad Instalación de nuevos radares foto-rojo en 6 intersecciones El condado está instalando 6 nuevos radares foto-rojo. Esto da un total de 13 intersecciones con radares de control de cruces de semáforo en rojo. Lanzamiento del programa de radares de velocidad en 10 ubicaciones El condado lanzó el programa de radares de velocidad en 10 ubicaciones en otoño de 2024.
	Explorar opciones de control o cumplimiento nuevas y/o automáticas.	Próximamente No tomamos acciones oficiales sobre este elemento aún debido a limitaciones legales.
	Revisar e informar los datos demográficos recopilados a través de las actividades de aplicación de la ley en todo el condado.	Revisión continua de datos El personal revisa periódicamente la información sobre datos demográficos de personas detenidas al costado de la carretera por la policía y la publica en el Portal de datos abiertos de Virginia .
B9: Mantenimiento de las instalaciones	Controlar y ajustar las estrategias de mantenimiento cuando el personal o la comunidad identifiquen un problema de seguridad.	En curso 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.
	Identificar e implementar mejoras en la seguridad a través del proceso de repavimentación anual del condado mediante una metodología estandarizada y transparente.	Completado en 2021: más de 10,000 pies lineales de elementos de diseño de seguridad nuevos o mejorados Completado en 2022: se repavimentaron más de 70 millas de carreteras; 3.86 millas de carriles para bicicletas o contenedores nuevos o mejorados Completado en 2023: repavimentación de más de 50 millas de carreteras y 2.3 millas de senderos multiuso fuera de las calles. Repavimentación en curso / la participación pública forma parte del procedimiento estándar El personal ha establecido un proceso anual de participación pública para comunicar y obtener información sobre los proyectos de repavimentación.
B10: Diseño del Mantenimiento del tránsito y Construcción activa	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.	Completado en 2021: 180 MOT totales revisados / 8 MOT revisados con el Departamento de Parques y Recreación del Condado de Arlington (DPR) Completado en 2022: 157 MOT revisados / 3 MOT revisados con el DPR Completado en 2023: 179 MOT revisados / 9 MOT revisados con el DPR Revisiones de MOT en curso Revisamos las características de seguridad del MOT como parte de las revisiones de planes públicos y privados.
	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.	En curso 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 que son complejas debido a limitaciones de derechos de paso.
	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 2022: se mejoró el portal Solicitud de servicios para incluir la presentación de informes de MOT; se respondió a 237 solicitudes con una demora de resolución promedio de 16 días hábiles. Completado en 2023: se respondieron 384 solicitudes con una demora de resolución promedio de 44 días hábiles

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
		<p>En curso Estamos trabajando en la capacitación de un equipo de inspectores que apoyará los objetivos de Visión Cero para las inspecciones de obra y los MOT.</p> <p>Se respondieron 150 solicitudes con una demora de resolución promedio de 13 días hábiles</p> <p> Estas solicitudes se filtran a solo las que se relacionen con cuestiones de MOT.</p>
Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
C1: Compromiso de seguridad en curso	<p>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.</p>	<p><i>Completado en el 2021: 8 compromisos de seguridad</i> <i>Completado en el 2022: 5 compromisos de seguridad</i> <i>Completado en el 2023: 3 compromisos de seguridad</i> 4 compromisos completados Completamos el compromiso anual de seguridad, así como el compromiso de prueba de reductores de velocidad tácticos. También ayudamos a revisar y publicitar los compromisos de seguimiento para dos estudios del VDOT relacionados con la seguridad (Estudio STARS de Glebe Rd y Estudio Project Pipeline de Washington Blvd/Arlington Blvd). Más adelante en 2024 también organizaremos eventos de participación pública sobre el proyecto piloto de endurecimiento de líneas centrales.</p>
	<p>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.</p>	<p><i>Completado en 2022: compromiso anual; tres grupos de enfoque</i> <i>Completado en 2023: compromiso accesible continuo; compromiso anual en materia de seguridad; 2 grupos de enfoque; 1 evento emergente</i> Compromiso accesible continuo; compromiso de seguridad anual; 3 eventos emergentes Traducimos los materiales de compromiso público y comunicación en diferentes idiomas en función del alcance de la iniciativa. 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.</p> <p>Los eventos emergentes incluyeron el del Arlington Food Assistance Center de enero, el de la Arlington County Fair de agosto, y el del Día de Parque en Familia en Tyrol Hill de septiembre 2024.</p>
C2: Canales accesibles de comentarios	<p>Fusionar Arlington County Customer Care & Communications (atención al cliente y las comunicaciones del condado de Arlington) (C3) con Report-a-Problem (Denunciar 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.</p>	<p><i>Completado en 2021: se integró el "Formulario de investigación del transporte" en el Portal de solicitud de servicios.</i> <i>Completado en 2022: se agregaron enlaces a sitios web; se imprimieron tarjetas de presentación para compartir la información de Report-a-Problem</i> <i>Completado en 2023: se empezaron a organizar eventos emergentes trimestrales para compartir información. Se siguen estudiando formas de promover la herramienta Report-a-Problem</i> En adelante, nuestras iniciativas de concientización y educación sobre los canales de denuncia de la comunidad se centrarán en las Áreas de Énfasis en la Equidad según las recomendaciones del Análisis de la equidad de Visión Cero</p>
	<p>Completar la revisión y respuesta oportuna a las preocupaciones presentadas en el canal de informes de la comunidad.</p>	<p><i>Completado en 2021: 3,079 solicitudes públicas (enero de 2021 a marzo de 2022) con un promedio de resolución de 12 días</i> <i>Completado en 2022: 3,523 solicitudes de servicios con un promedio de resolución de 25 días</i> <i>Completado en 2023: 5,856 solicitudes de servicios con un promedio de resolución de 30 días</i> 2,796 solicitudes de servicios públicas con un promedio de resolución de 15 días Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2024, recibimos 2,796 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para que respondiéramos una solicitud de servicio fue de 12 días hábiles (excluidos los fines de semana/días festivos) o 15 días calendario. Estas solicitudes se filtran a solo las que se relacionen con cuestiones de seguridad. Nota: estas cifras son más altas que en el pasado porque</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
C3: Comunicaciones del programa de Visión Cero		comenzamos a rastrear más investigaciones en el sistema (ahora incluye todas las investigaciones de seguridad de tráfico, problemas de MOT, informes de bloqueo de calles/aceras/carriles para bicicletas, problemas con monopatines, etc.).
	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 choques de cara al público, un tablero de seguimiento de Visión Cero, seguimiento de elementos de acción e información de contacto.	<p><i>Completado en 2021: transición a la plataforma web; agregado de 6 subpáginas</i> <i>Completado en 2022: reorganización del sitio web para facilitar su uso</i> <i>Completado en 2023: agregado de 2 subpáginas</i> Actualización quincenal; se agregaron nuevos paneles; se agregaron enlaces rápidos; se agregó una nueva subpágina 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 el nuevo Panel de programas y el nuevo Panel de datos de choques. Agregamos una nueva subpágina en la Caja de herramientas de educación pública.</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><i>Completado en 2021: se enviaron 11 boletines de noticias</i> <i>Completado en 2022: se enviaron 11 boletines de noticias; 2,081 suscriptores</i> <i>Completado en 2023: se enviaron 12 boletines de noticias; 2,395 suscriptores</i> 8 boletines enviados; 4,054 suscriptores Enviamos un boletín bilingüe de Visión Cero por mes; el número de suscriptores (4,054 a agosto de 2024) aumentó en 1,605 desde marzo de 2024.</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.	En curso 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.	
C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad	Desarrollar comunicaciones periódicas para audiencias específicas (p. ej., focos de tendencia a choques) 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><i>Completado en 2022: campaña de reducción de choques graves (mayo a diciembre)</i> <i>Completado en 2023: campaña de reducción de choques graves (enero a diciembre) + Lanzamiento de la campaña de herramientas en la calle</i> Actualización de la campaña de reducción de choques graves Actualizamos la campaña de reducción de choques graves para que funcione durante todo el año y se centre en un tema diferente cada mes, con temas identificados a través de nuestras revisiones trimestrales de choques graves. Este año hemos ampliado la campaña de herramientas en la calle para comunicar la implementación sistémica de los LPI en la zona de National Landing.</p>
	Compartir materiales de campañas de educación y comunicaciones regionales, estatales o federales para maximizar el alcance al compartir mensajes e información.	<p><i>Completado en 2022: se compartieron 16 campañas</i> <i>Completado en 2023: se compartieron 26 campañas</i> 10 campañas compartidas El ACPD llevó a cabo actividades de divulgación y promoción en redes sociales para eventos en asociación con el Consejo de Gobierno Metropolitano de Washington (regional), el Departamento de Vehículos Motorizados (estatal) y la Administración Nacional de Seguridad Vial (federal).</p>
	Proporcionar educación sobre el transporte y ayudas a la comunidad.	<p><i>Completado en 2021: 55 clases/eventos; se compartieron 25 campañas</i> <i>Completado en 2022: más de 80 clases/eventos; se compartieron 35 campañas/se inspeccionaron 476 sillas infantiles para el coche</i> <i>Completado en 2023: más de 100 clases/eventos; se compartieron 26 campañas/iniciativas; se inspeccionaron 475 asientos infantiles para el coche; se vendieron 2,300 tarjetas iRide</i> 90 clases/eventos; 23 campañas/iniciativas compartidas; 291 sillas inspeccionadas; 396 tarjetas iRide vendidas Vea la lista de las clases/eventos y otras campañas de divulgación en la sección Puntos destacados del progreso.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
	Adaptar los esfuerzos de educación para abordar las conductas negativas de los usuarios de transporte identificadas mediante el análisis sistémico de choques a través de campañas específicas de divulgación.	Completado en 2022: se completó la campaña de reducción de choques graves; alcance estimado de 150,000 personas/mes Completado en 2023: se completó la campaña de reducción de choques graves; alcance estimado de 150,000 personas/mes La campaña de reducción de choques graves continúa, con un alcance promedio de unas 240,000 personas al mes Utilizamos los resultados del análisis sistémico de choques para crear mensajes específicos.
	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.	En curso 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.

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 participando 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, (15 1) 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 bimestrales 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 en el transporte.	Agregado de formación en la incorporación del personal Creamos un video educativo para la comprensión y capacitación en Visión Cero para todo el personal del condado y los contratistas. Lanzamos el video internamente a principios de 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 2021: 3 reuniones; 2 proyectos de desarrollo rápido; 3 mejoras en corredores; 14 mejoras en cruces Completado en 2022: 2 reuniones; se implementaron 4 iniciativas de seguridad Completado en 2023: 1 reunión; 15 iniciativas de seguridad en curso 1 reunión; 15 iniciativas de seguridad en curso Vea una lista detallada de actividades en la sección 2024: Principales logros hasta la fecha.
	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 CURSO Estamos evaluando las velocidades en 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 2021: 9 reuniones con socios regionales; 1 evento regional Completado en 2022: 2 reuniones con socios regionales; 3 eventos regionales Completado en 2023: 9 reuniones con socios regionales; 2 eventos regionales; 1 evento nacional 3 reuniones con socios regionales; 4 eventos nacionales Nos reunimos mensualmente con los equipos de Visión Cero de toda la región para debatir las iniciativas en curso. También asistimos a las reuniones regionales del Subcomité de Seguridad en el Transporte del MWCOG, donde compartimos datos, información y estrategias con otras jurisdicciones locales para mejorar la seguridad. Hicimos presentaciones en los siguientes eventos: (1) "Conoce a las ciudades" 2024 de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano, (2) 2.ª Conferencia Anual de la Junta de Investigación

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
		<p>del Transporte sobre el Avance de la Equidad en el Transporte, (3) Conferencia de Usuarios de ESRI (la mayor conferencia de SIG del mundo), (4) Conferencia de la Asociación Americana de Planificación de Virginia, (5) Cohorte de Formación de Liderazgo ImpACT. de Virginia, (5) Cohorte de formación de líderes ImpACT.</p>
	<p>Participar en reuniones y comunicaciones sobre temas de seguridad en el transporte con agencias regionales.</p>	<p>En curso Además de las reuniones del subcomité del MWCOG mencionadas anteriormente, también 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.</p> <p>Participación en el Programa de Intercambio de Información de la Administración Federal de Carreteras En primavera, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) aceptó la solicitud de Arlington para unirse al próximo ciclo del programa nacional de Vinculación comunitaria de Visión Cero.</p> <p>También participamos activamente en la serie de Cafés y Conversaciones sobre el Enfoque de Sistemas Seguros de la FHWA con agencias de Visión Cero de todo Estados Unidos.</p>
<p>D4: Promoción legislativa</p>	<p>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.</p>	<p>Completado en el 2021: Paquete Legislativo de 2022 Completado en el 2022: Paquete Legislativo de 2023 Completado en el 2023: Paquete Legislativo de 2024 Paquete legislativo en consideración La Junta del Condado revisará un paquete legislativo para la Asamblea General de 2025 a finales de este año. Coordinaremos las peticiones y prioridades en materia de seguridad (por ejemplo, la ampliación del control automatizado) en todos los departamentos para ayudar a preparar el paquete.</p>
<p>D5: Partes interesadas</p>	<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>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>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>Más de 25 grupos invitados Se llevará a cabo una reunión de mitad de año con el ESG (abierto al público) en octubre de 2024. Entre los participantes invitados están: 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; Club de Seguridad Vial de Arlington (Washington-Liberty High); y la Coalición Estudiantil de Defensores de las Calles (Arlington Career Center High).</p> <p>Intercambio de información y diversos esfuerzos y eventos de promoción Vea una lista de las iniciativas y esfuerzos en la sección 2024: Principales logros hasta la fecha.</p> <p>Completado en 2021: <i>se revisaron 6 intersecciones; se identificaron 4 proyectos piloto; se actualizaron 13 zonas escolares; se realizaron 18 auditorías de caminatas</i> Completado en 2022: <i>identificación de 2 proyectos piloto; actualización de 14 zonas escolares</i> Completado en 2023: <i>publicación de directrices sobre zonas escolares; puesta en marcha de proyecto piloto de reductores de velocidad tácticos en zonas escolares</i></p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo Avisos
		<p>Se terminaron 19 actualizaciones de zonas escolares; se puso en marcha el programa de seguridad de control de velocidad; se amplió el programa piloto de reductores de velocidad tácticos en zonas escolares Vea la Sección 2024: Principales logros hasta la fecha para ver 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 gerentes de proyectos y construcción.</p>	<p>En curso 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 2021: se establecieron 6 contactos; se organizaron reuniones sobre las prácticas recomendadas en las zonas de recogida/descarga; se organizaron 2 eventos con más de 30 personas</i> <i>Completado en 2022: se emitieron todos los permisos disponibles (1,000) para e-bikes sin anclaje; se instalaron 70 corrales de micromovilidad</i> <i>Completado en 2023: se agregaron opciones para bicicletas y monopatines al informe de problemas; se instalaron 53 microcorrales de movilidad.</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 monopatines. También han organizado eventos educativos para promover la conducción segura. ACCS también está supervisando el uso de los corrales y la cantidad de dispositivos compartidos de micromovilidad mal estacionados.</p>
	<p>Establecer relaciones con servicios de transporte y entrega para mejorar las operaciones en la acera y permitir una rápida coordinación sobre cuestiones de seguridad.</p>	<p>Próximamente Aún no hemos tomado medidas sobre este punto.</p>
	<p>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.</p>	<p><i>Completado en el 2021/2022: se establecieron 2 contactos</i></p>