

RESUMEN DEL PROYECTO

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN SOUTH GEORGE MASON DRIVE

DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO

S. GEORGE MASON DRIVE

- Calle principal norte-sur donde circulan bicicletas, autobuses, automóviles y peatones, y tiene un límite de velocidad de 30 mph.
- Proporciona una conexión a través del Condado y a las jurisdicciones vecinas y acceso a los destinos a lo largo de la ruta (p. ej., escuelas, hogares, parques).
- Incluye varias intersecciones transitadas.
- Cruza dos senderos regionales de múltiples usos.
- Incluye dos puntos de concentración de accidentes de Visión Cero donde ocurrieron varios accidentes.

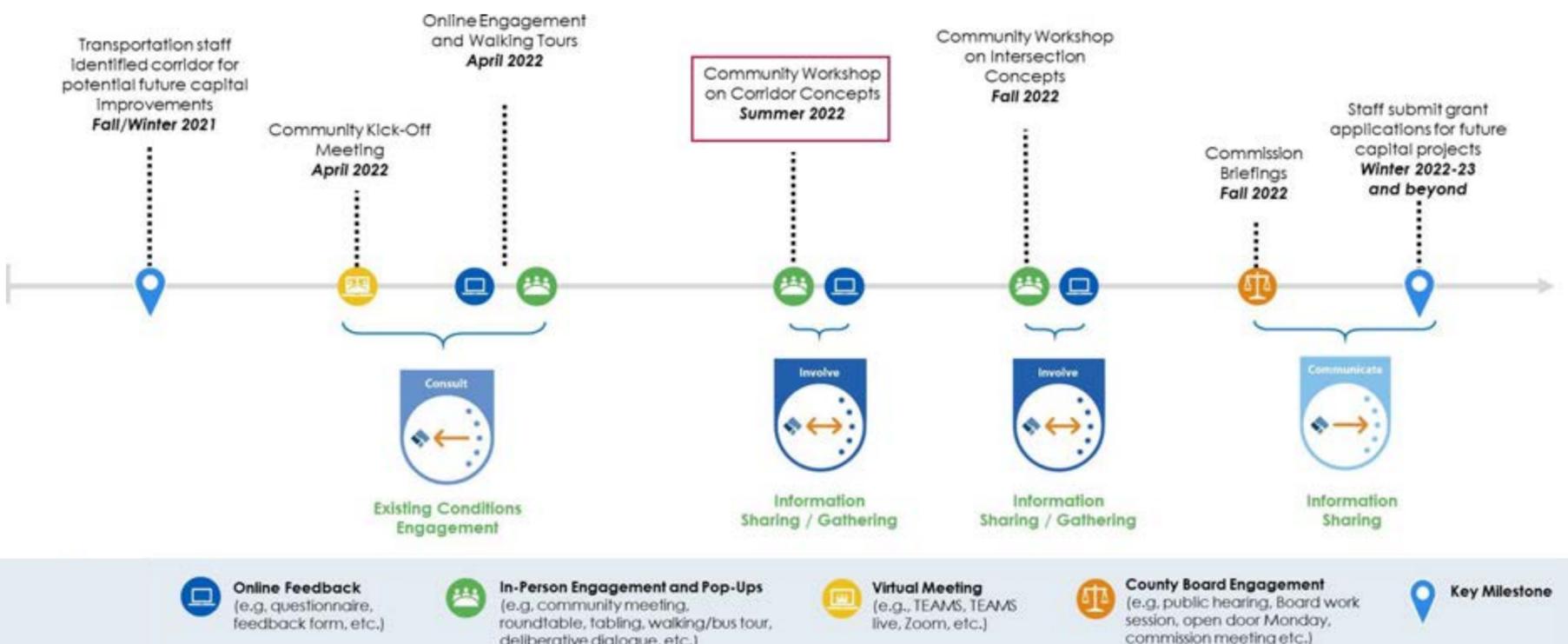
ACERCA DEL ESTUDIO

- El propósito de este estudio es desarrollar un plan preliminar para mejorar la seguridad y el acceso a lo largo de S. George Mason Drive para los peatones, ciclistas, usuarios de autobús y conductores.
- En esta fase de participación pública, el equipo del proyecto hará lo siguiente:
 - Compartirá los comentarios que recibamos del público sobre cómo utilizan y cuál es su experiencia con la ruta actualmente, y qué les gustaría que se mejorara.
 - Mostrará cómo incorporamos estos comentarios junto con las pautas de los planes y políticas del Condado, los datos de transporte y otra información para desarrollar dos modelos para su consideración.

MAPA DE LAS CONDICIONES ACTUALES



CRONOGRAMA DEL PROYECTO



FASE 1 PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

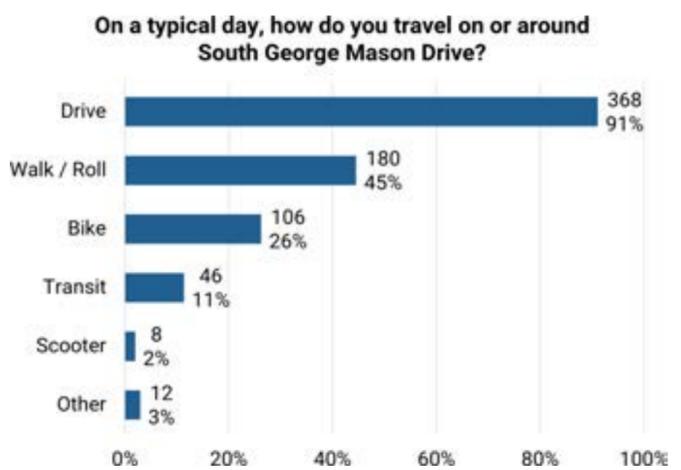
ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN SOUTH GEORGE MASON DRIVE

LO QUE SUCEDIÓ Y LOS COMENTARIOS QUE RECIBIMOS

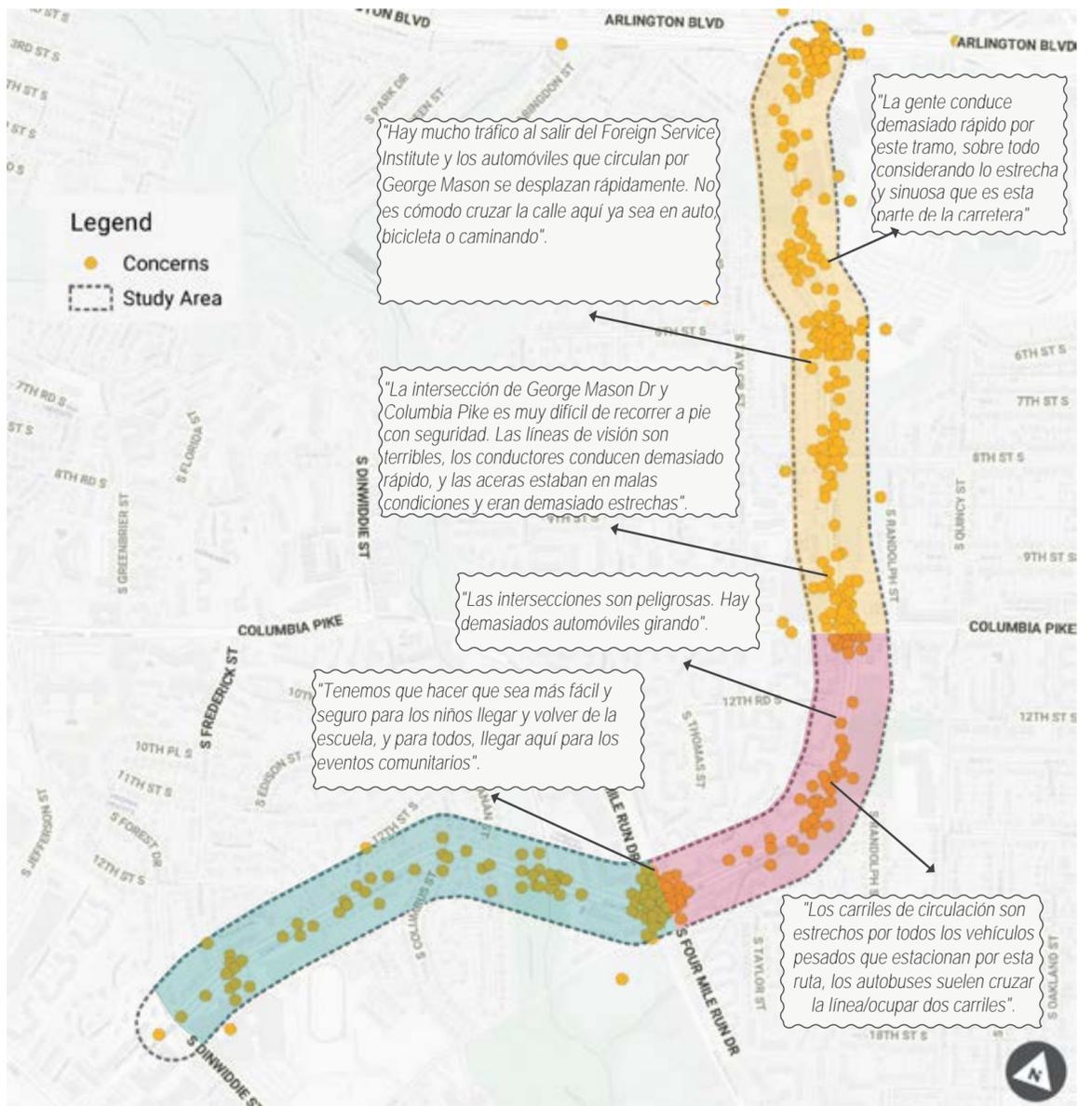
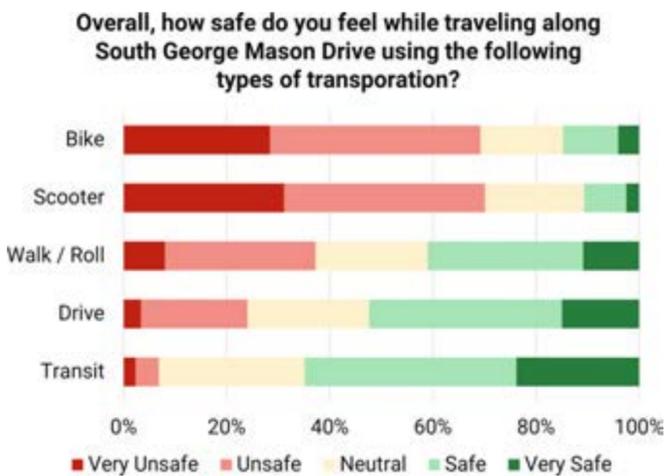
MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN	MÉTODO	FECHA/HORARIO	ASISTENTES/ENCUESTADOS
Reunión comunitaria de apertura	En línea	Miércoles 6 de abril, 7:00 PM	16
Formulario en línea y mapa	En línea	Del miércoles 6 de abril al domingo 1 de mayo	Formulario: 404 encuestados individuales Mapa: 625 comentarios en total
Paseo a pie por Barcroft	En persona	Sábado 23 de abril, 12:00 PM	8
Paseo a pie por Alcova Heights	En persona	Jueves 28 de abril, 2:00 PM	4

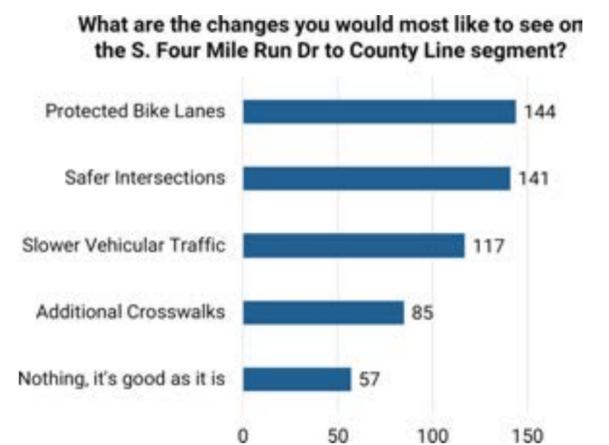
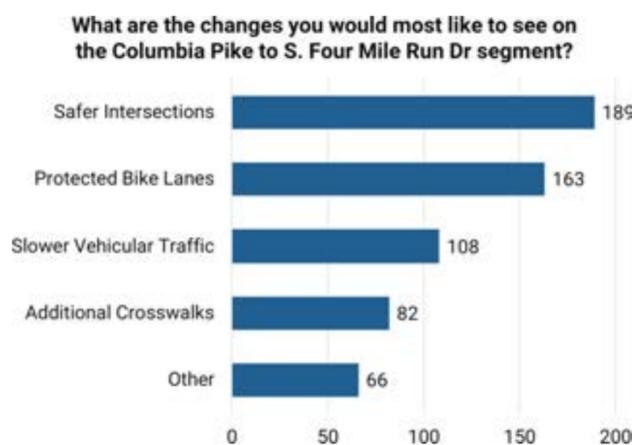
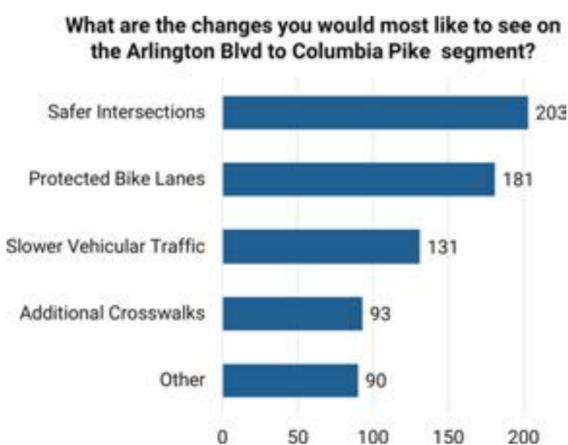
FORMULARIO EN LÍNEA Y COMENTARIOS EN EL MAPA



Nota: Las personas podían seleccionar más de una opción.



¿Cuál es el cambio que más le gustaría ver en S. George Mason Drive (5 respuestas principales)?



EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN SOUTH GEORGE MASON DRIVE

PROPÓSITO DEL PROYECTO

El propósito de este estudio es desarrollar un plan preliminar para mejorar la seguridad y el acceso a lo largo de S. George Mason Drive para los peatones, ciclistas, usuarios del autobús y conductores. Este estudio se informará mediante lo siguiente:

- Pautas de planificación del condado
- Análisis e investigación de datos
- Coordinación interdepartamental
- Participación pública

EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES

Esta tabla resume la información recopilada en Fase 1 y constituye las bases para las alternativas desarrolladas en Fase 2. La información provino de una variedad de fuentes, que incluyen documentos y políticas de planificación del Condado de Arlington, la participación de la comunidad, el trabajo de campo y la recopilación de datos sobre el tráfico.

MODALIDAD PLANES, POLÍTICAS, PAUTAS

FOTOS

INFORMACIÓN, INVENTARIO

FOTOS



A PIE

- Componente de calles del MTP: Las secciones se ajustan a los perfiles de varios tipos principales, y hacen hincapié en los cruces peatonales.
- Ancho de la acera: **6 pies como mínimo**, se prefiere que sea más ancho cuando el uso del terreno es más denso.
- Ancho de los amortiguadores sembrados: **6 pies como mínimo** para los árboles.



Aceras actuales con amortiguadores de césped.

- Espaciado de los cruces peatonales marcados mayor a 800 pies de distancia, que es el estándar del condado.
- Demora promedio superior a 30 segundos en muchos cruces.
- Aceras estrechas e irregulares en algunas secciones.



En el Tramo 3, no hay cruces peatonales marcados entre las intersecciones señalizadas.



TRANSPORTE PÚBLICO

- Componente de transporte público del MTP: Parte de la red de transporte público principal
- Componente de calles del MTP: Las secciones se ajustan a los perfiles de varios tipos principales, y todas hacen hincapié en el acceso del transporte público.
- Ancho de los carriles de circulación, en rutas de tránsito: **11 pies como mínimo**



Las extensiones de banquetas en el carril de estacionamiento sirven como paradas de autobús y acortan la distancia de cruce.

- Las rutas en Columbia Pike conectan al Metro con servicios más frecuentes y un mayor número de usuarios.
- Autobuses en S. George Mason Drive programados para pasar cada 30 minutos.



Las paradas de autobús cerca de Columbia Pike tienen el mayor número de usuarios.



BICICLETA

- Componente de bicicletas del MTP: "ruta recomendada"
- Uno de los corredores norte-sur más importantes para bicicletas.
- Visión Cero: La intersección con Four Mile Run Dr es un punto de alta concentración de accidentes para las bicicletas.
- Ancho de carriles para bicicletas: idealmente 6 pies, **mínimo 5 pies**.



Carril para bicicletas entre Four Mile Run Dr y Columbus St.

- Intersecta el sendero W&OD y el sendero Four Mile Run, ambos senderos regionales principales.
- No hay ruta continua en bicicleta.
- Todos son tramos de alto tránsito para los ciclistas.
- Dos estaciones de Capital Bikeshare.
- Niveles más bajos de uso de movilidad compartida.



Un carril para bicicletas que termina al norte de Columbia Pike.



AUTOS

- Visión Cero: Las intersecciones con Columbia Pike y las intersecciones con Four Mile Run Dr son puntos de alta concentración de accidentes para los vehículos.
- Ancho de carriles de circulación: **10 pies como mínimo**.
- Ancho de carriles de estacionamiento: **7 pies como mínimo**.



La intersección doble Four Mile Run Dr mirando hacia el norte.

- La mayoría de las personas conduce a 38-39 mph.
- Las velocidades promedio están cerca de los 31-32 mph.
- El 92% de los accidentes involucran solo vehículos de motor.
- Los carriles de estacionamiento tienen 7 pies de ancho.



Muchos vehículos comerciales estacionan a lo largo de S. George Mason Dr.



TODAS LAS MODALIDADES

- Visión Cero: Áreas de preocupación para la comunidad



Intersección de Columbia Pike y S. George Mason Dr.

- La cantidad de vehículos ocasiona demoras y estrés a todas las modalidades de circulación.
- El 90% de los accidentes de bicicletas y peatones resultaron en lesiones.



Cruce del sendero W&OD en Four Mile Run Dr.

EJEMPLOS DE LA VIDA REAL

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN SOUTH GEORGE MASON DRIVE

ACERAS Y AMORTIGUADORES SEMBRADOS CON ÁRBOLES



Acera actual con amortiguador estrecho



Acera de 6 pies con amortiguador sembrado (N. Veitch St., Arlington)



Acera/sendero de 12 pies con amortiguador sembrado (Bellevue, WA)

CARRILES PARA BICICLETAS Y SENDEROS SEPARADOS



Carril para bicicletas actual junto al amortiguador y la acera



Carril para bicicletas separado (Boston, MA)



Sendero en un área residencial y de estacionamiento.

TRANSPORTE PÚBLICO

ZONA MIXTA DE AUTOBÚS/BICICLETAS (CONCEPTO A)



Zona mixta de autobuses/bicicletas en Wilson Blvd at N. Rhodes St

- Las bicicletas y autobuses se mezclan en la parada de autobús
- Solo se recomienda en los lugares donde el tiempo entre autobuses es mayor a 15 minutos
- Puede instalarse solo con marcas en el pavimento y señalizaciones

PARADA DE AUTOBÚS FLOTANTE (CONCEPTO A)



Parada de autobús flotante en Wilson Blvd en

- Parada de autobús separada de la acera por el carril para bicicletas
- **Elimina los problemas entre los autobuses y las bicicletas**
- Requiere la reconstrucción adicional de la calle y la acera

SENDERO DE MÚLTIPLES USOS Y PARADA DE AUTOBÚS (CONCEPTO B)

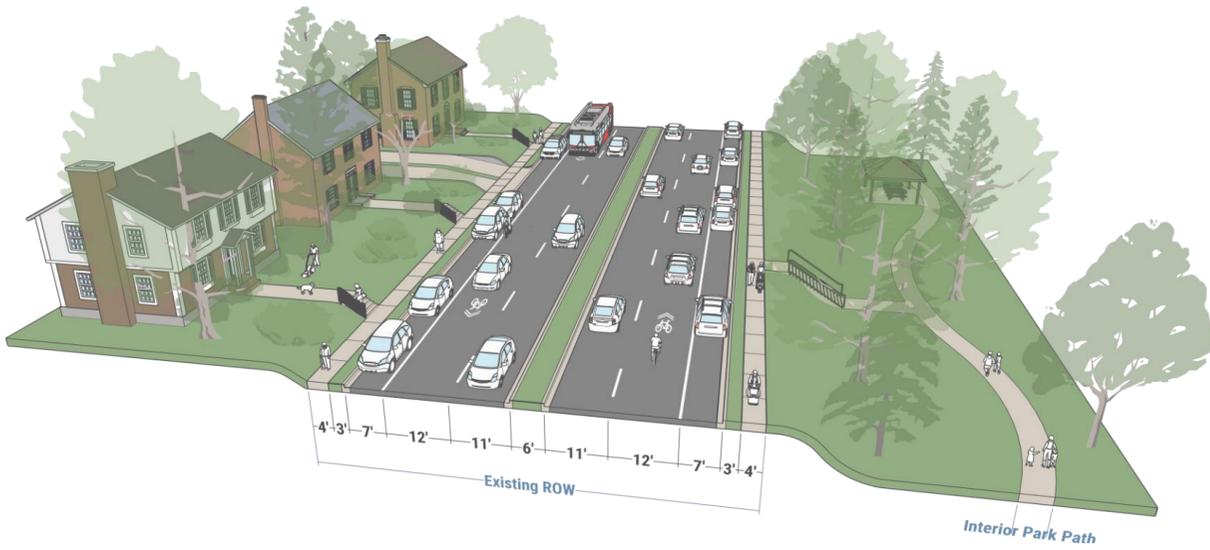


Parada de autobús a lo largo de Custis Trail

- Parada de autobús ubicada en el amortiguador
- En S. George Mason Dr, el sendero de múltiples usos se reduce ligeramente para hacer espacio para la parada de autobús

TRAMO 1: ARLINGTON BOULEVARD A COLUMBIA PIKE

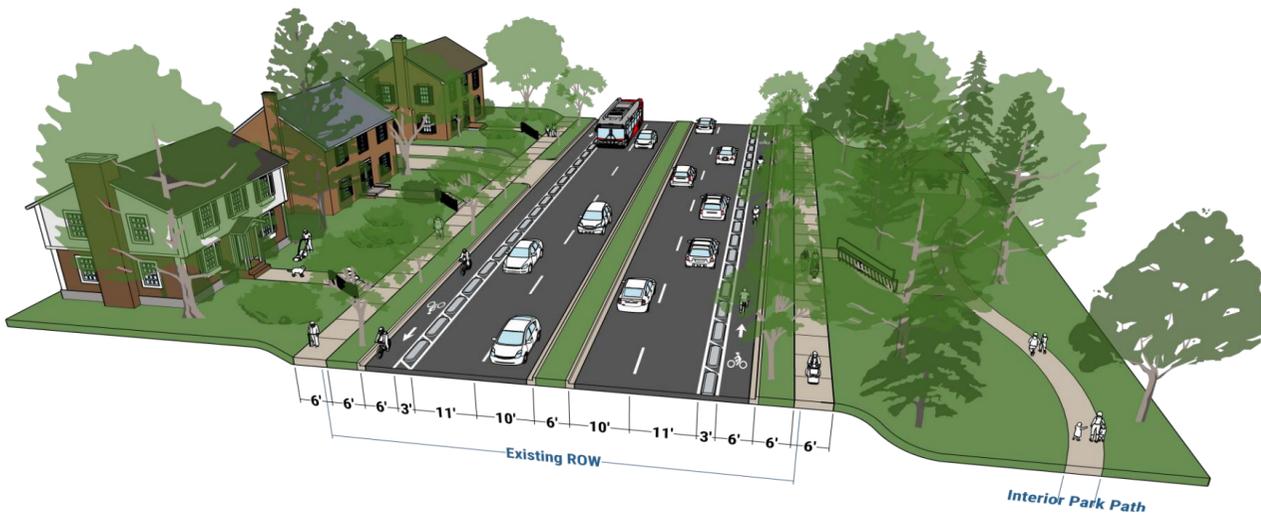
Cómo es



Ubicación del tramo 1:
Arlington Boulevard a
Columbia Pike

Concepto A:

Carriles para bicicletas separados, buffers sembrados, y aceras ampliadas



Haga sus comentarios aquí.

CONCEPTO A: PUNTOS A FAVOR

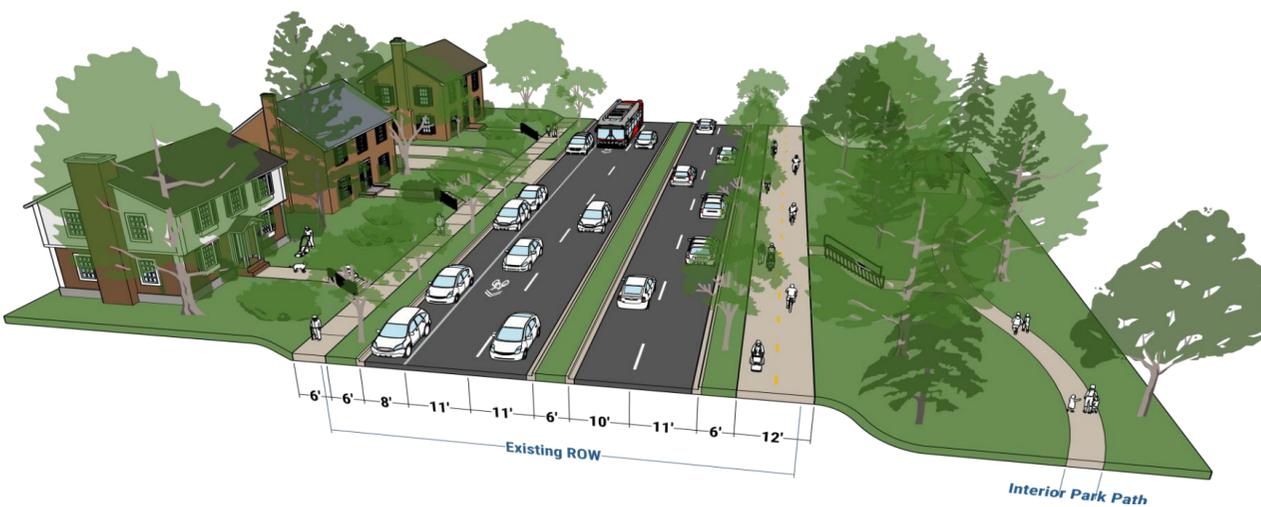
- Separa las bicicletas, los vehículos de motor y los peatones
- Amplia las aceras para cumplir las pautas de la ADA y del Condado
- Aumenta el ancho de los amortiguadores sembrados, lo que a su vez aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Las banquetas permanecen en sus ubicaciones actuales, lo que reduce los costos de construcción

CONCEPTO A: PUNTOS EN CONTRA

- Aumenta el número de carriles que los peatones deben cruzar (1 carril para bicicletas, más 2 carriles de circulación en cada lado del centro)
- Elimina el estacionamiento en las calles (en todos los tramos)
- Requiere un ancho de derecho de paso adicional detrás de la banqueta para tener aceras más anchas (en todos los tramos)
- Requiere consideraciones de diseño adicionales para las paradas
- Puede requerir cambios en las fases de las señales para reducir los conflictos entre los conductores, los peatones y ciclistas en las intersecciones con muchos vehículos que giran
- Posible eliminación de árboles

Concepto B:

Senderos de múltiples usos, buffers sembrados, y aceras ampliadas



Haga sus comentarios aquí.

CONCEPTO B: PUNTOS A FAVOR

- Separa a los ciclistas y a los conductores de vehículos
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Amplia las aceras en el lado oeste
- Aumenta el ancho de los amortiguadores sembrados, lo que a su vez aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Agrega senderos de múltiples usos que conectan varios parques del Condado
- Conecta tres senderos regionales importantes (Arlington Blvd Trail, W&OD, Four Mile Run Trail) con un sendero directo, continuo de múltiples usos
- Reduce los conflictos entre los ciclistas y los vehículos en comparación con el Concepto A

CONCEPTO B: PUNTOS EN CONTRA

- Requiere un ancho de derecho de paso adicional detrás de la banqueta para tener aceras y senderos más anchos (Tramo 1 y 2)
- Elimina el estacionamiento en las calles en un lado (Tramo 1)
- Requiere cambios en las fases de las señales para minimizar los conflictos de giro hacia la izquierda con los senderos de múltiples usos en intersecciones con muchos vehículos que giran
- El diseño debe equilibrar los costos de construcción con los requisitos estéticos en las zonas residenciales
- Posible eliminación de árboles

TRAMO 2: COLUMBIA PIKE A S. FOUR MILE RUN DRIVE

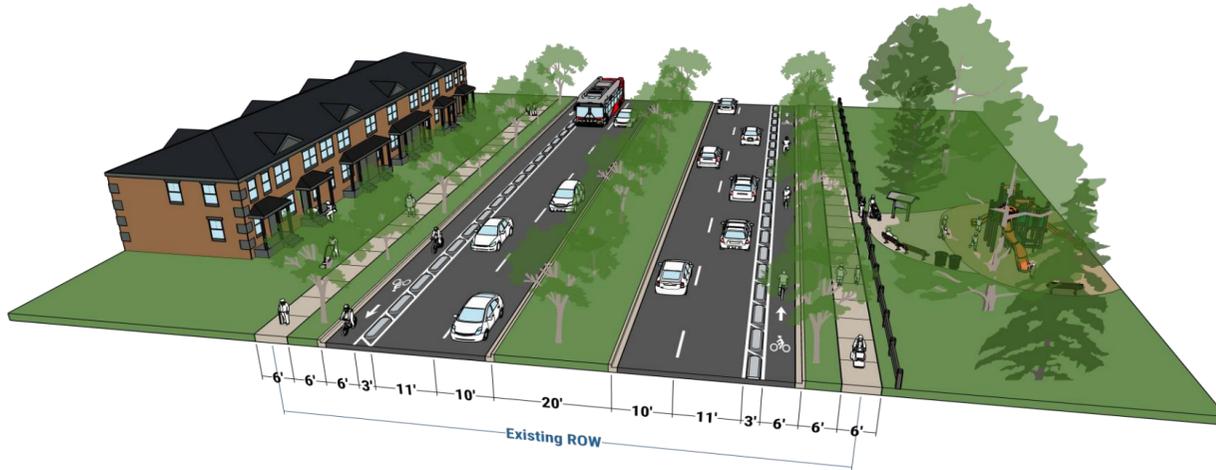
Cómo es



Ubicación del tramo 2: Columbia Pike a Four Mile Run Drive

Concepto A:

Carriles para bicicletas separados, buffers sembrados y aceras ampliadas



Haga sus comentarios aquí.

CONCEPTO A: PUNTOS A FAVOR

- Separa las bicicletas, los vehículos de motor y los peatones
- Amplia las aceras para cumplir las pautas de la ADA y del condado
- Aumenta el ancho de los amortiguadores sembrados, lo que a su vez aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Las banquetas permanecen en sus ubicaciones actuales, lo que reduce los costos de construcción

CONCEPTO A: PUNTOS EN CONTRA

- Requiere un ancho de derecho de paso adicional detrás de la banqueta para tener aceras más anchas (en todos los tramos)
- Aumenta el número de carriles que los peatones deben cruzar (1 carril para bicicletas, más 2 carriles de circulación en cada lado del centro)
- Elimina el estacionamiento en las calles (en todos los tramos)
- Requiere un ancho adicional detrás de la banqueta para tener aceras más anchas (en todos los tramos)
- Requiere consideraciones de diseño adicionales para las paradas
- Puede requerir cambios en las fases de las señales para reducir los conflictos entre los conductores y los peatones y ciclistas en las intersecciones con muchos vehículos que giran
- Posible eliminación de árboles

Haga sus comentarios aquí.

Concepto B:

Senderos de múltiples usos, buffers sembrados, y aceras ampliadas



CONCEPTO B: PUNTOS A FAVOR

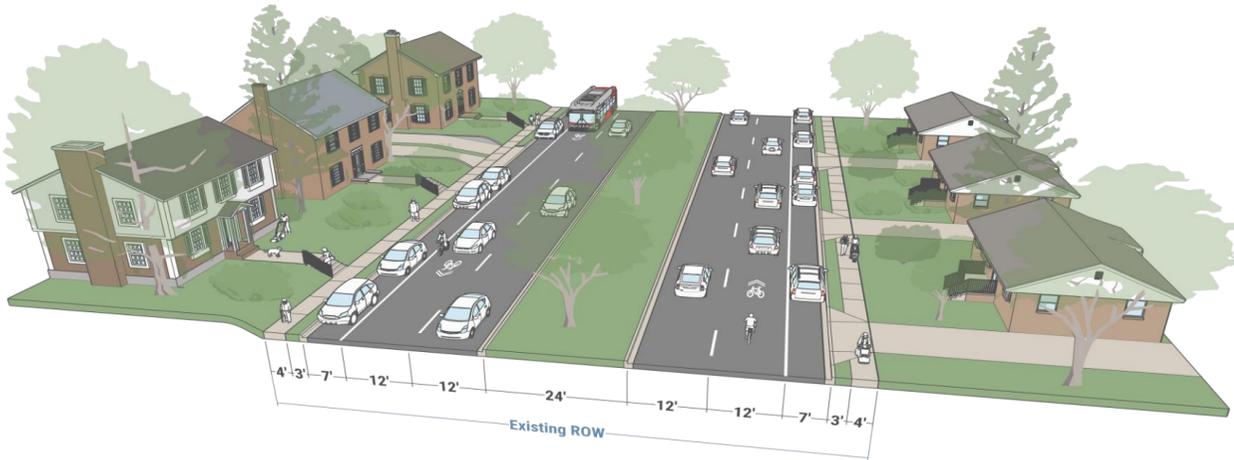
- Separa bicicletas y vehículos de motor
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Amplia las aceras para cumplir las pautas de la ADA y del Condado
- Aumenta el ancho de los amortiguadores sembrados, lo que a su vez aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Agrega senderos de múltiples usos que conectan varios parques del Condado
- Conecta tres senderos regionales importantes (Arlington Blvd Trail, W&OD, Four Mile Run Trail) con un sendero directo, continuo de múltiples usos
- Reduce los conflictos entre los ciclistas y los vehículos en comparación con el Concepto A

CONCEPTO B: PUNTOS EN CONTRA

- Requiere un ancho de derecho de paso adicional detrás de la banqueta para tener aceras y senderos más anchos (Tramo 1 y 2)
- Requiere eliminar algo de estacionamiento para mantener la distancia de visibilidad en las intersecciones y entradas (Tramos 2 y 3)
- Requiere cambios en las fases de las señales para minimizar los conflictos de giro hacia la izquierda con los senderos de múltiples usos en intersecciones con muchos vehículos que giran
- El diseño debe equilibrar los costos de construcción con los requisitos estéticos en las zonas residenciales
- Posible eliminación de árboles

TRAMO 3: S. FOUR MILE RUN DRIVE A S. DINWIDDIE STREET

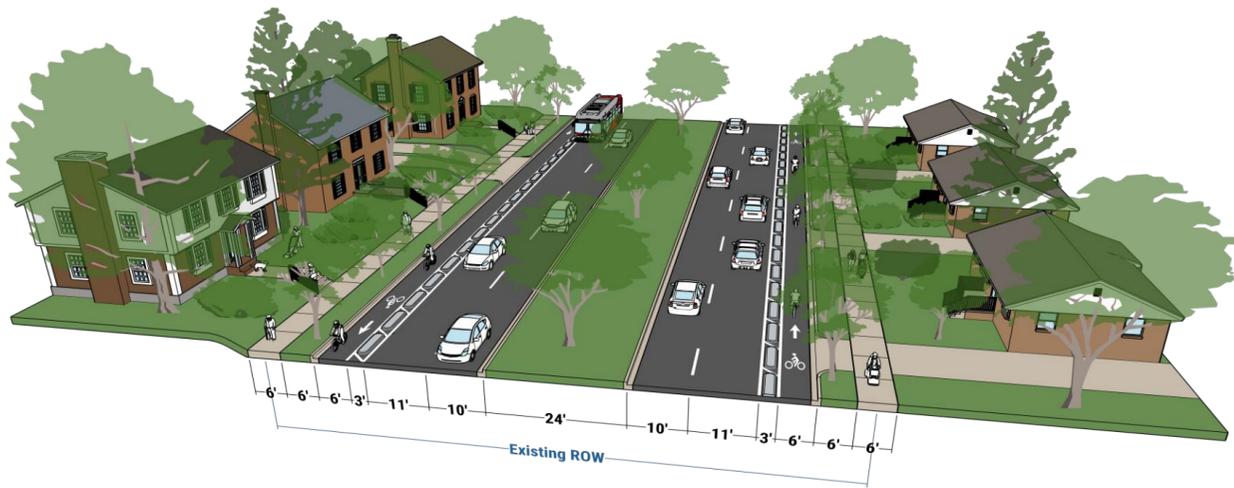
Cómo es



Ubicación del tramo 3: Four Mile Run Drive a Dinwiddie Street

Concepto A:

Carriles para bicicletas separados, buffers sembrados y aceras ampliadas



Haga sus comentarios aquí.

CONCEPTO A: PUNTOS A FAVOR

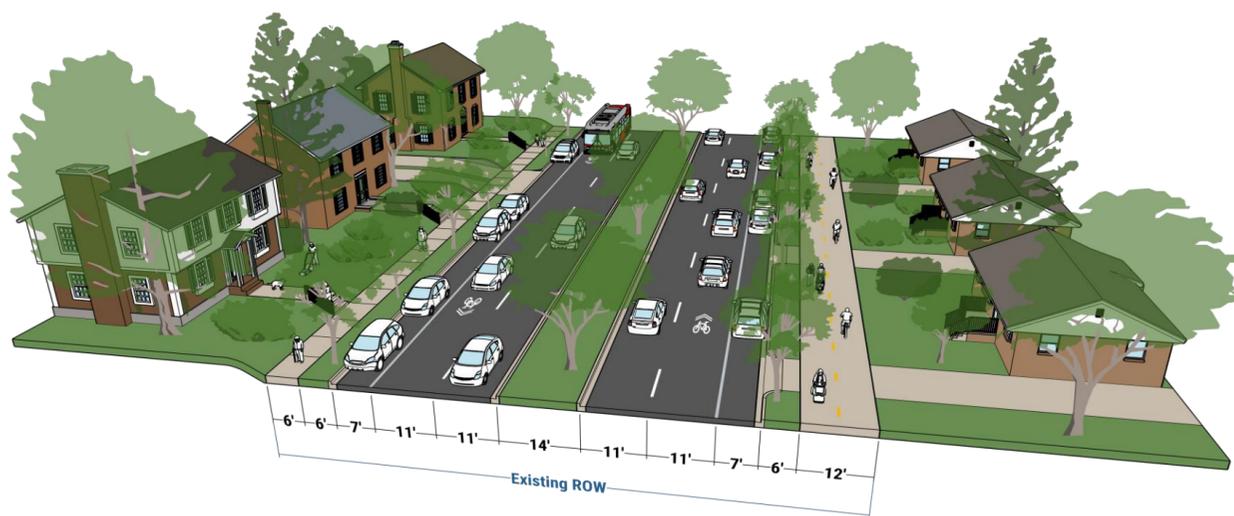
- Separa las bicicletas, los vehículos de motor y los peatones
- Amplia las aceras para cumplir las pautas de la ADA y del Condado
- Aumenta el ancho de la franja de plantación, lo que aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Las banquetas permanecen en sus ubicaciones actuales, lo que reduce los costos de construcción

CONCEPTO A: PUNTOS EN CONTRA

- Aumenta el número de carriles que los peatones deben cruzar (1 carril para bicicletas, más 1 carril de circulación en cada lado del centro)
- Elimina el estacionamiento en las calles
- Requiere un ancho de derecho de paso adicional detrás de la banqueta para tener aceras más anchas
- Requiere consideraciones de diseño adicionales para las paradas
- Puede requerir cambios en las fases de las señales para reducir los conflictos entre los conductores y los peatones y ciclistas en las intersecciones con grandes cantidades de vehículos que giran
- Posible eliminación de árboles

Concepto B:

Senderos de múltiples usos, buffers sembrados, y aceras



Haga sus comentarios aquí.

CONCEPTO B: PUNTOS A FAVOR

- Separa a los ciclistas y a los conductores de vehículos
- Brinda una infraestructura de bajo estrés continuo para las bicicletas
- Amplia las aceras para cumplir las pautas de la ADA y del Condado
- Aumenta el ancho de los amortiguadores sembrados, lo que a su vez aumenta las posibilidades de vegetación y cobertura de árboles
- Agrega senderos de múltiples usos que conectan varios parques del Condado
- Conecta tres senderos regionales importantes (W&OD y Four Mile Run Trail) con un sendero directo, continuo de múltiples usos
- Reduce los conflictos entre los ciclistas y los vehículos en comparación con

CONCEPTO B: PUNTOS EN CONTRA

- Reduce el centro para proporcionar espacio para aceras más anchas lo que podría resultar en la eliminación de árboles
- Requiere eliminar algo de estacionamiento para mantener la distancia de visibilidad en las intersecciones y entradas (Tramos 2 y 3)
- Requiere cambios en las fases de las señales para minimizar los conflictos de giro hacia la izquierda con los senderos de múltiples usos en intersecciones con muchos vehículos que giran
- Puede requerir consideraciones de diseño adicionales sensibilidad al contexto en áreas residenciales
- Posible eliminación de árboles