

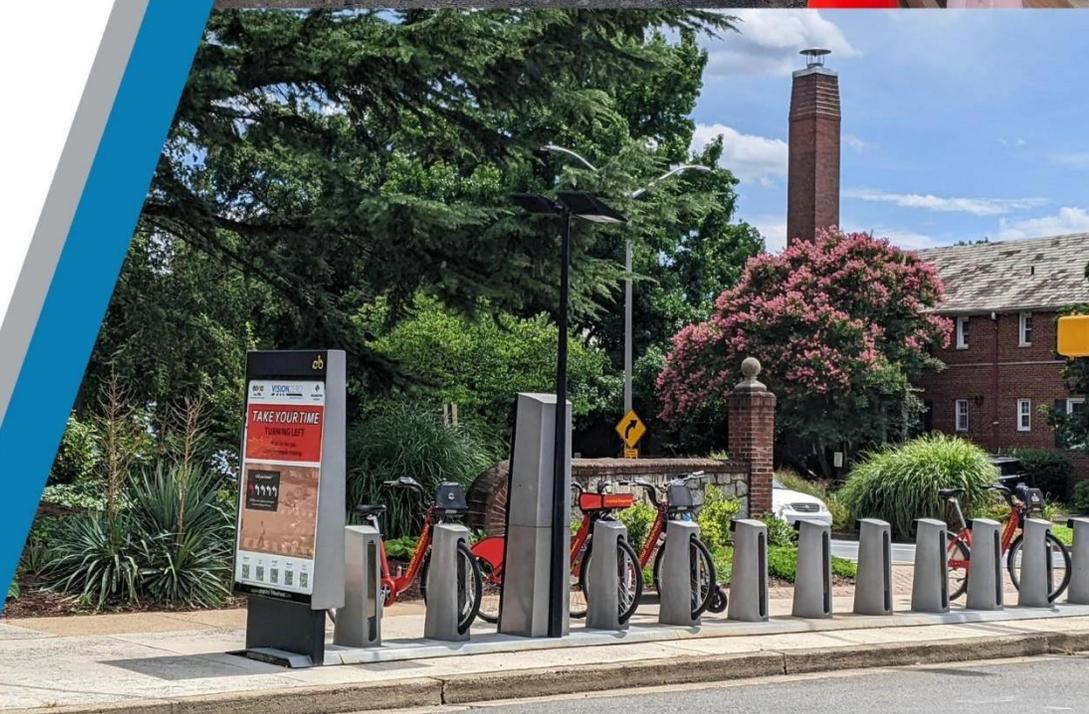


Informe semestral de Visión Cero

Departamento de Servicios
Ambientales (DES)

Ingeniería y Operaciones de
Transporte (TEyO)

Noviembre de 2022



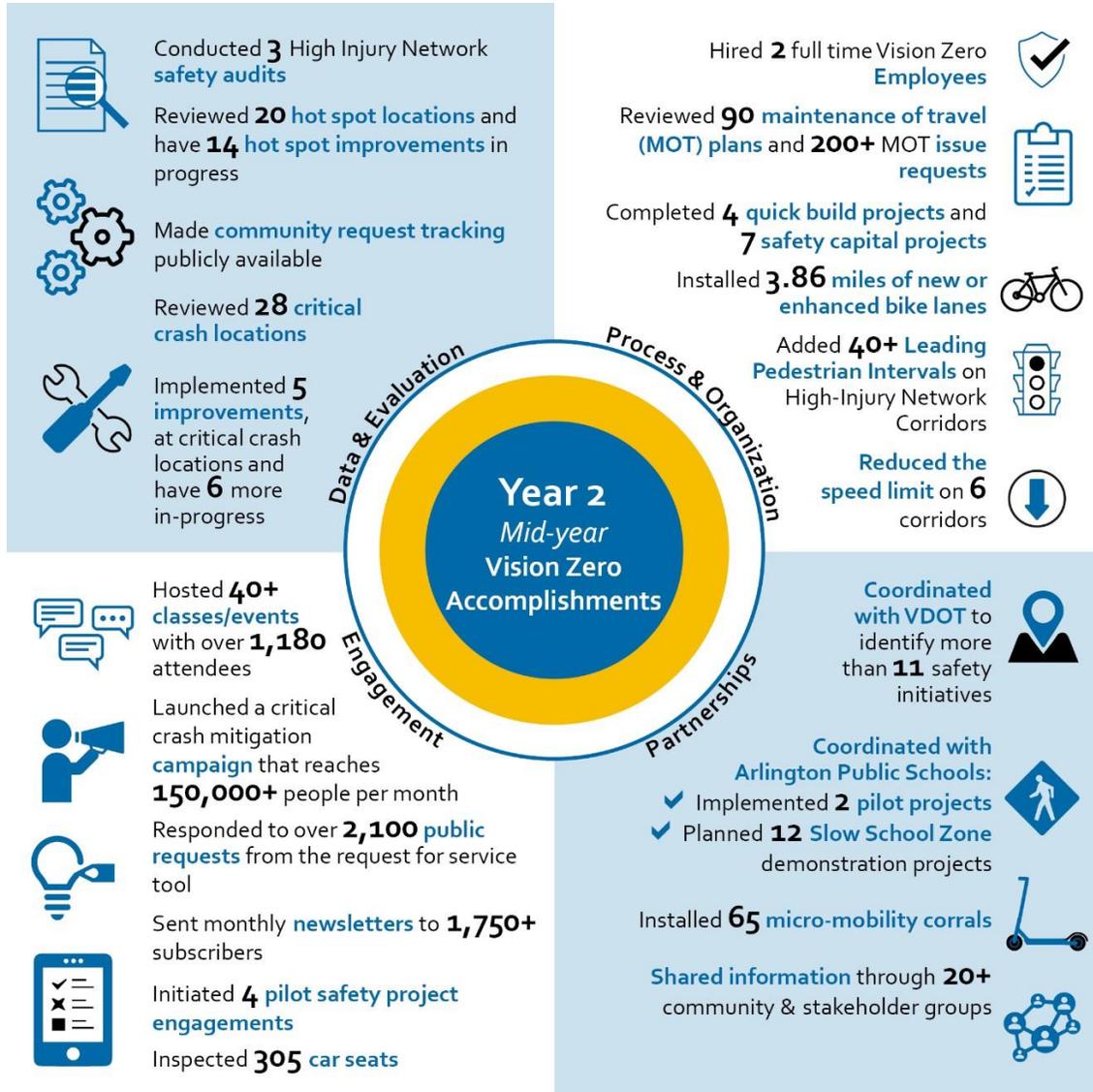
ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 3 |
| MAPA DEL PROGRESO DE LOS ELEMENTOS DE ACCIÓN..... | 6 |
| INTRODUCCIÓN | 9 |
| VISIÓN CERO EN EL CONDADO DE ARLINGTON..... | 9 |
| CRONOGRAMA DEL PROGRAMA..... | 9 |
| RENDIMIENTO DEL PROGRAMA | 10 |
| MEDIDAS DEL RENDIMIENTO..... | 10 |
| AÑO 2: PRINCIPALES LOGROS HASTA LA FECHA | 14 |
| VISIÓN GENERAL DE LOS LOGROS: DATOS Y EVALUACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE ACCIÓN..... | 14 |
| VISIÓN GENERAL DE LOS LOGROS: PROCESO Y ORGANIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE ACCIÓN..... | 17 |
| VISIÓN GENERAL DE LOS LOGROS: ELEMENTOS DE ACCIÓN DE COMPROMISO | 20 |
| VISIÓN GENERAL DE LOS LOGROS: ELEMENTOS DE ACCIÓN DE SOCIOS..... | 23 |
| AÑO 2: PRÓXIMAMENTE | 27 |
| SEGUIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA | 33 |
| MAPAS | 33 |
| MANTENERSE CONECTADOS Y COMPROMETIDOS | 36 |
| APÉNDICES | 37 |
| 1. GRÁFICOS DE LA CAMPAÑA DE MITIGACIÓN DE ACCIDENTES CRÍTICOS | 37 |
| 2. ACTUALIZACIÓN DEL CUADRO DE ELEMENTOS DE ACCIÓN..... | 39 |

Resumen Ejecutivo

Resumen de las actividades de Visión Cero

La primera mitad del 2022 fueron meses muy activos para el programa Visión Cero. El siguiente gráfico y el siguiente cuadro proporcionan un resumen de las actividades hasta octubre del 2022.



Principales logros en VC

Año 2 (desde abril a octubre del 2022) hasta la fecha

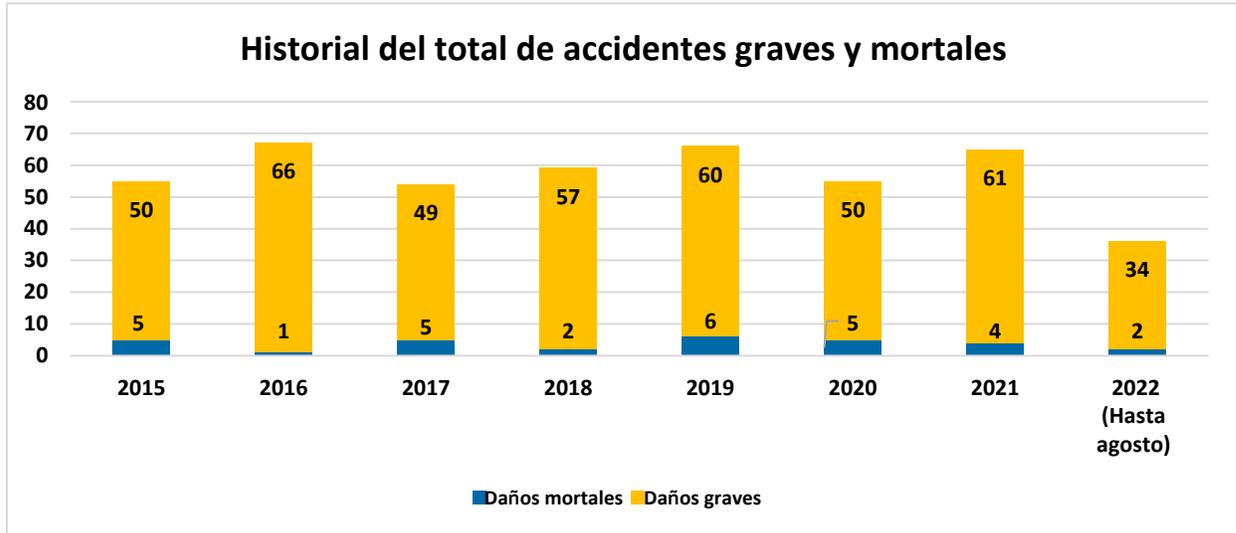
- [Se hizo](#) pública la solicitud de seguimiento de la comunidad.
- Se revisaron 20 [ubicaciones de puntos críticos](#) y se avanzó con las mejoras de 14 ubicaciones de puntos críticos.
- Se llevaron a cabo 3 [auditorías de seguridad de la Red de lesiones graves \(HIN\)](#) y se programaron los proyectos identificados durante la auditoría.
- Se revisaron 28 ubicaciones de accidentes críticos.
- Se implementaron 5 y se iniciaron 6 mejoras en las ubicaciones de accidentes críticos.
- Se completaron 4 [proyectos de construcción rápida](#) y 7 [proyectos de seguridad](#).
- Se programaron 2 [proyectos de capital de seguridad](#).
- Se redujo el límite de velocidad en 6 corredores ([aquí](#) y [aquí](#)) para que ninguna calle del condado fije límites de velocidad por encima de 30 mph.
- Se revisó la eficacia de 13 [proyectos de demostración de zonas escolares de baja velocidad](#).
- Se planificaron [12 proyectos nuevos de zona escolar de baja velocidad](#).
- Se publicó la [Caja de herramientas de seguridad multimodal de ingeniería](#).
- Se agregaron más de 40 Intervalos de prioridad para peatones en los corredores de la red de lesiones graves.
- Se instalaron 3.86 millas de instalaciones para bicicletas nuevas o mejoradas.
- Se agregó un sitio para informar las preocupaciones MOT en el [portal de solicitud de servicios](#).
- Se respondieron alrededor de 2100 solicitudes públicas del [portal de solicitud de servicios](#).
- Se organizaron más de 40 clases/eventos relacionados con la seguridad con más de 1180 asistentes.
- Se lanzó una [campaña de mitigación de accidentes críticos](#) que alcanza a más de 150 000 personas por mes.
- Se colaboró con el VDOT en 11 iniciativas de seguridad.
- Se articularon 2 proyectos piloto con las APS y 12 zonas escolares de baja velocidad.
- Se instalaron 64 [corrales para micromovilidad](#) para fomentar las prácticas de estacionamiento seguro.

Próximamente en VC, Año 2

- Se expandirá la base de datos del inventario de calles del condado para incluir las calles principales.
- Se continuará la revisión de las 38 [ubicaciones](#) de puntos críticos nuevos.
- Se actualizará la [HIN](#) utilizando datos de accidentes recientes.
- Se finalizará, publicará y comenzará a implementar un análisis del sistema del condado.
- Se finalizarán, publicarán y comenzarán a implementar elementos de acción del análisis de equidad de seguridad en el transporte.
- Se organizará el [Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad](#), que incluye pop-ups y grupos de enfoque.
- Se llevarán a cabo estudios del antes y después de las herramientas implementadas de la [Caja de herramientas](#), de los proyectos piloto, de demostraciones de zonas escolares de baja velocidad y de antiguos puntos críticos.
- Se completará la actualización de los [proyectos de construcción rápida](#) (se estiman 13 ubicaciones).
- Se continuarán desarrollando los 13 [proyectos de capital de seguridad](#).
- Se llevarán a cabo estudios sobre la velocidad en 17 corredores con límites de velocidad actuales de 30 mph o más.
- Se implementarán 12 [zonas escolares de baja velocidad/remodelaciones de zonas escolares](#) nuevas.
- Se continuará evaluando a 5 [proyectos piloto de seguridad](#) en curso.
- Se instalarán [cámaras de luz roja](#) en 6 nuevas intersecciones.
- Se continuará colaborando y planificando para implementar [radares de velocidad](#).
- Se completarán las directrices para el programa de radares de velocidad de Arlington.
- Se continuarán los esfuerzos de comunicación y educación vigentes.
- Se continuará colaborando con el VDOT, las partes interesadas, y los proveedores de servicios.

Medidas de los logros del programa

Desde el 1.º de enero hasta el 30 de agosto de 2022, hubo un total de 1313 accidentes en Arlington. La mayoría (el 74%) suponía daños materiales únicamente. Hubo dos accidentes mortales y 34 accidentes graves. Ambos accidentes mortales estaban relacionados con el consumo de alcohol, y ocurrieron en Áreas con Énfasis en la Equidad.

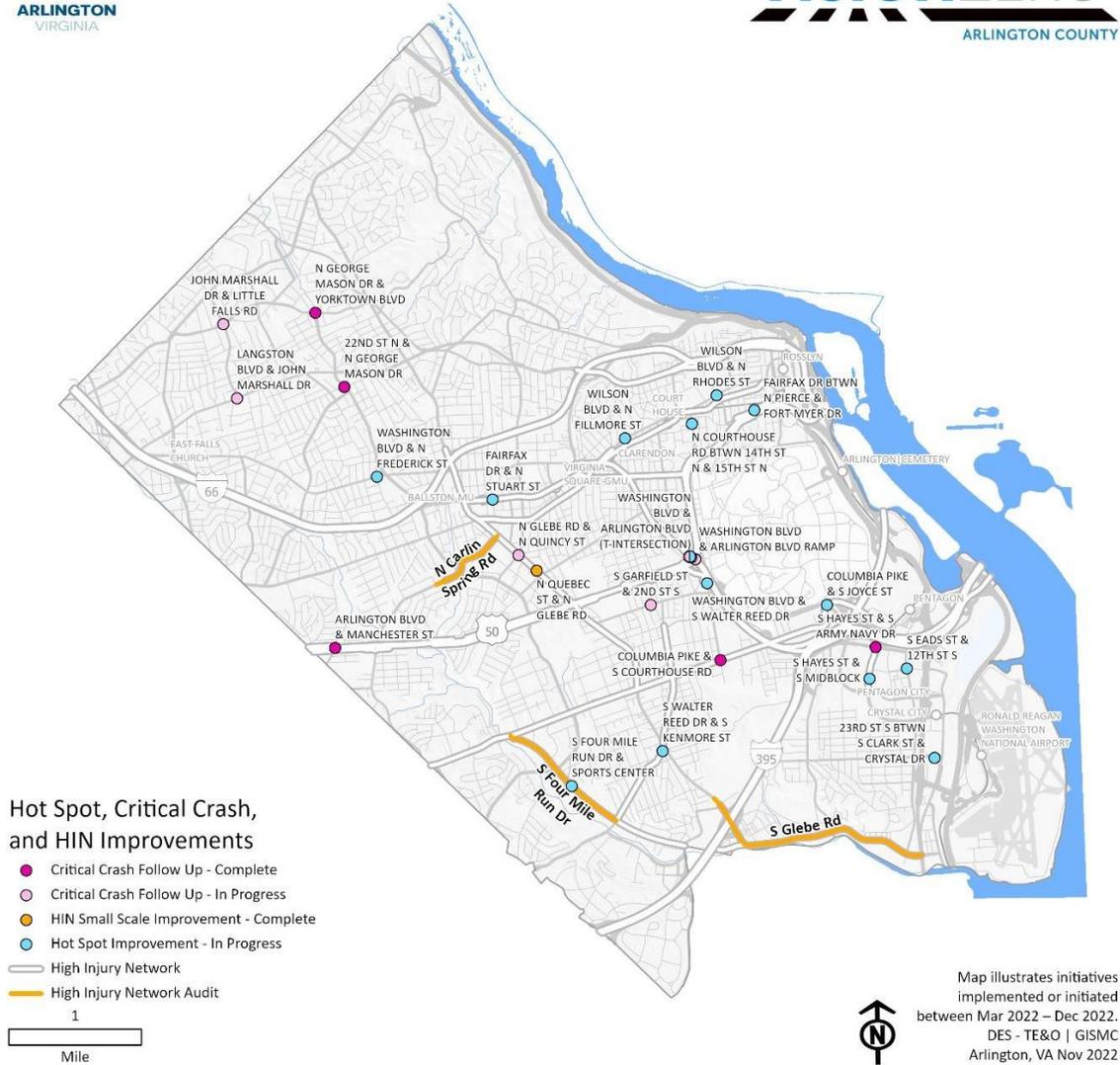


| | Mortal | Daños graves | Daños visibles | Daños no visibles/ posibles | Daños materiales únicamente | Total |
|--|--------|--------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------|-------|
| Total de accidentes | 2 | 34 | 293 | 33 | 951 | 1313 |
| Accidentes en intersecciones | 1 | 13 | 143 | 16 | 384 | 557 |
| Accidentes con peatones | 1 | 9 | 45 | 2 | 0 | 57 |
| Accidentes con bicicletas | 0 | 4 | 21 | 0 | 3 | 28 |
| Accidentes relacionados con el consumo de alcohol | 2 | 7 | 30 | 2 | 79 | 120 |
| Accidentes relacionados con el exceso de velocidad | 1 | 15 | 65 | 9 | 274 | 364 |
| Accidentes relacionados con una distracción | 0 | 8 | 56 | 8 | 169 | 241 |
| Accidentes en áreas de trabajo | 0 | 0 | 3 | 1 | 14 | 18 |
| Accidentes en la red de lesiones graves | 0 | 20 | 177 | 20 | 543 | 760 |
| Accidentes en las Áreas con Énfasis en la Equidad | 2 | 18 | 96 | 15 | 319 | 450 |

Mapa del progreso de los elementos de acción

Mejoras de los puntos críticos, los accidentes críticos y la red de lesiones graves

Este mapa muestra el trabajo sistemático de Visión Cero relacionado con el programa de Puntos críticos, las revisiones y ajustes del corredor de la red de lesiones graves (HIN) y las acciones de seguimiento de los informes trimestrales de accidentes críticos (daños mortales o graves).



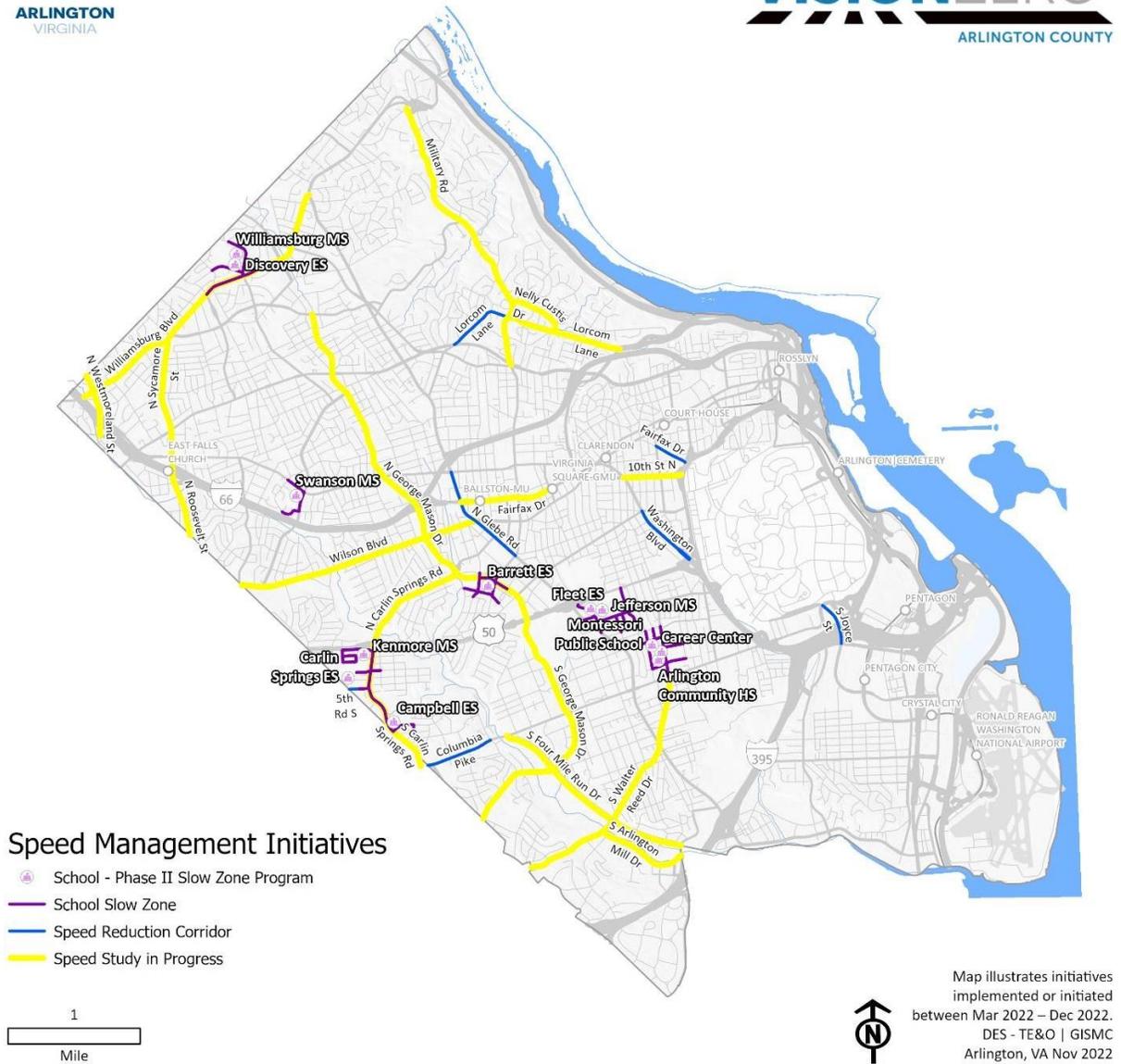
Otros proyectos de seguridad

Este mapa muestra los proyectos piloto de seguridad de Visión Cero (tanto en los puntos como en los corredores), los proyectos de construcción rápida de seguridad (mejoras a pequeña escala y de bajo presupuesto), y proyectos de capital identificados para abordar una o varias necesidades de seguridad.



Iniciativas para la gestión de la velocidad

Este mapa muestra las iniciativas para la gestión de la velocidad de Visión Cero llevadas a cabo en el Año 2. Este mapa también muestra la segunda ronda de proyectos de demostración de zonas escolares de baja velocidad que se implementarán en el Año 2, así como los estudios sobre la velocidad en los corredores.



Map illustrates initiatives implemented or initiated between Mar 2022 – Dec 2022.
DES - TE&O | GISMC
Arlington, VA Nov 2022

Introducción

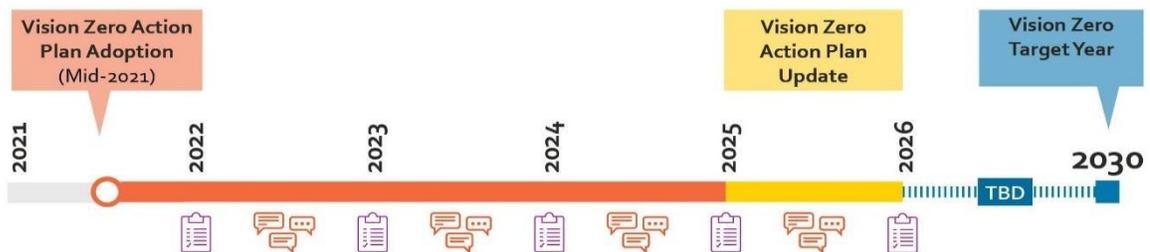
Visión Cero en el condado de Arlington

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

Cronograma del programa

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

- El condado de Arlington y sus socios implementarán elementos de acción, revisarán sus resultados e identificarán los siguientes pasos en un proceso iterativo y colaborativo a lo largo del plan de cinco años. Debido a que las acciones descritas en el plan pueden cambiar durante el periodo de cinco años, el condado proporcionará actualizaciones periódicamente sobre el programa y los proyectos específicos. Puede registrarse para recibir actualizaciones por correo electrónico en el sitio web de Visión Cero.
- El condado de Arlington publicará un Informe anual y organizará una reunión pública todos los años para distribuir los resultados y recopilar comentarios sobre el progreso de Visión Cero. [Haga clic para visualizar el Informe anual del Año 1.](#)
- El condado de Arlington organizará verificaciones de mitad de año con el Grupo de partes interesadas externas para recopilar visiones y contribuciones adicionales sobre el progreso del programa. Este documento es el segundo informe semestral.



We will implement action items, review outcomes, and identify next steps in an iterative and collaborative process.

Actions may evolve or change over time. To see which actions we're taking and when, view the [Vision Zero Action Plan](https://transportation.arlingtonva.us/vision-zero) at transportation.arlingtonva.us/vision-zero.

Hit

- Annual Report & Public Meeting
- Mid-year Check-in with External Stakeholders Group

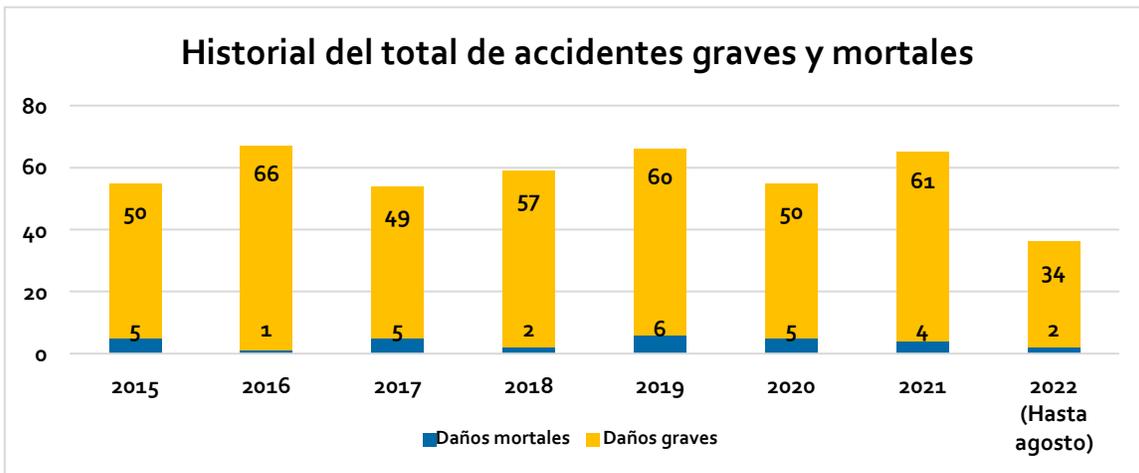
Rendimiento del programa

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

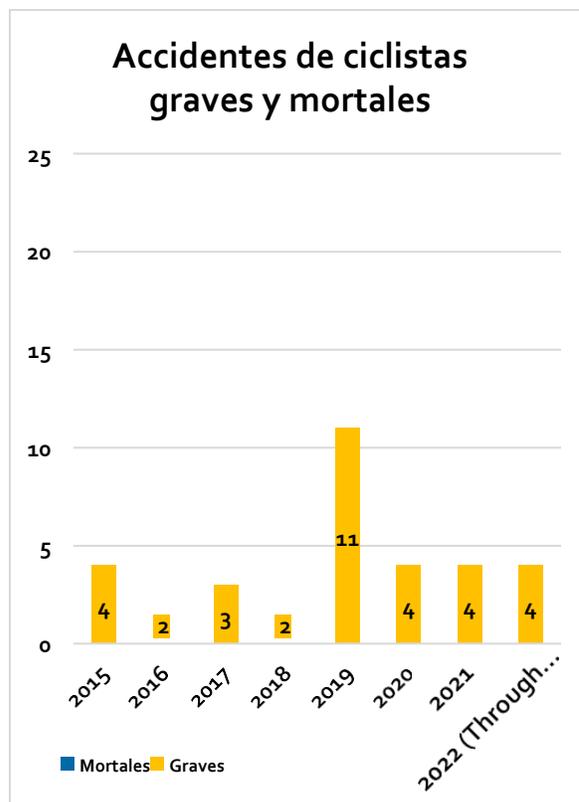
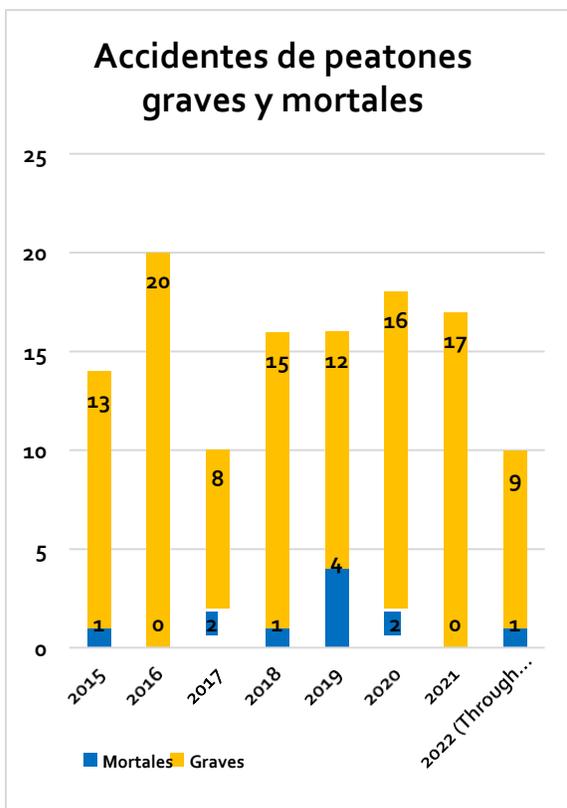
Medidas de los logros

El siguiente cuadro y tablas proporcionan un resumen de las medidas de los logros de Visión Cero expuestas en el Plan de Acción. Esto incluye **datos de accidentes desde el 1.º de enero de 2022 al 31 de agosto de 2022** (el último conjunto de datos disponible de la base de datos del DMV/VDOT). Para obtener datos de accidentes completos por ubicación, tipo y tendencia desde el 2013, los usuarios pueden visitar el Tablero interactivo sobre accidentes de Visión Cero (<https://www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero/Maps-and-Safety-Data>).

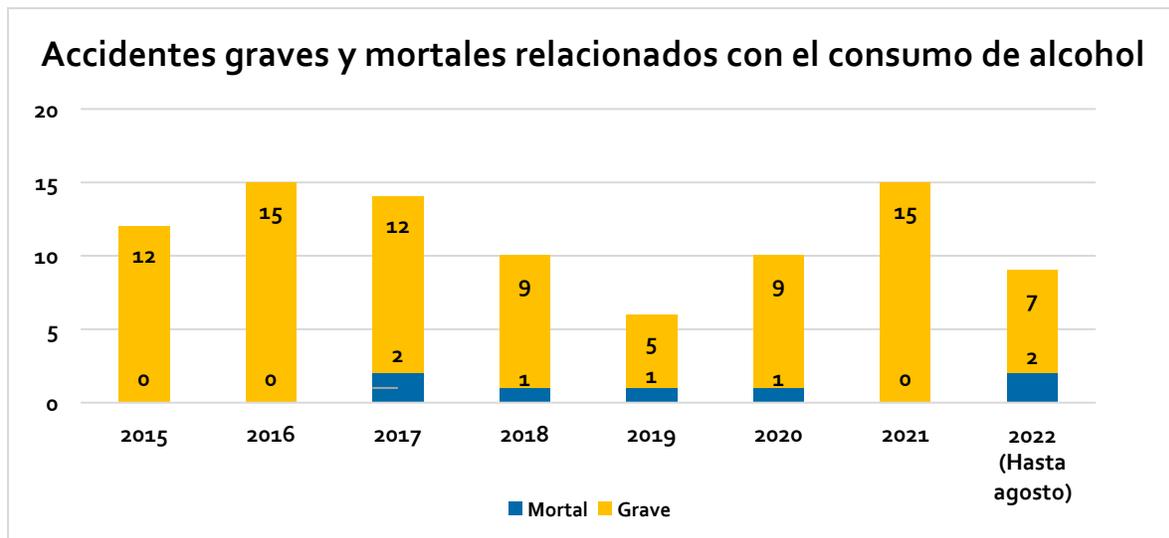
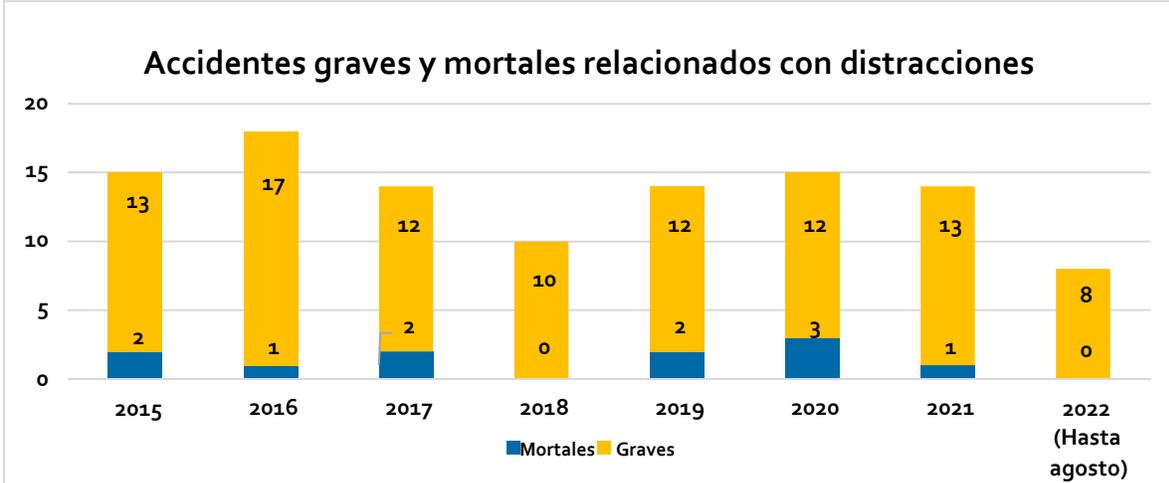
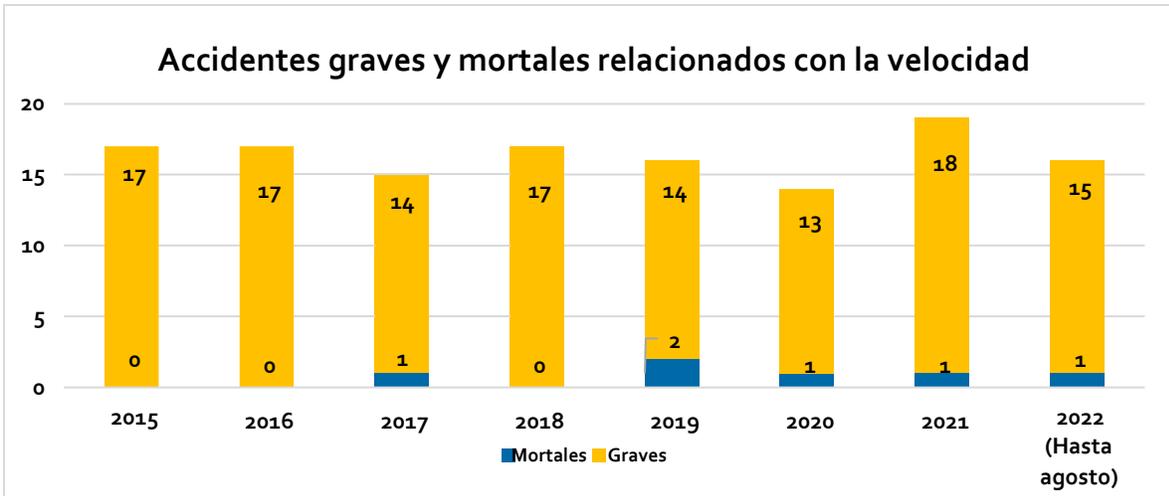
| | Mortal | Daños graves | Daños visibles | Daños no visibles/ posibles | Daños materiales únicamente | Total |
|--|--------|--------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------|-------|
| Total de accidentes | 2 | 34 | 293 | 33 | 951 | 1313 |
| Accidentes en intersecciones | 1 | 13 | 143 | 16 | 384 | 557 |
| Accidentes con peatones | 1 | 9 | 45 | 2 | 0 | 57 |
| Accidentes con bicicletas | 0 | 4 | 21 | 0 | 3 | 28 |
| Accidentes relacionados con el consumo de alcohol | 2 | 7 | 30 | 2 | 79 | 120 |
| Accidentes relacionados con el exceso de velocidad | 1 | 15 | 65 | 9 | 274 | 364 |
| Accidentes relacionados con una distracción | 0 | 8 | 56 | 8 | 169 | 241 |
| Accidentes en áreas de trabajo | 0 | 0 | 3 | 1 | 14 | 18 |
| Accidentes en la red de lesiones graves | 0 | 20 | 177 | 20 | 543 | 760 |
| Accidentes en las Áreas con Énfasis en la Equidad | 2 | 18 | 96 | 15 | 319 | 450 |



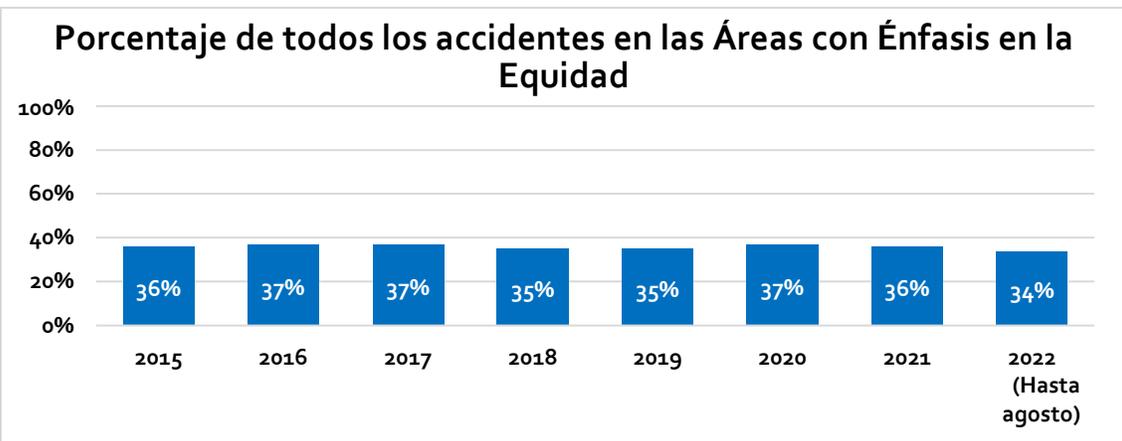
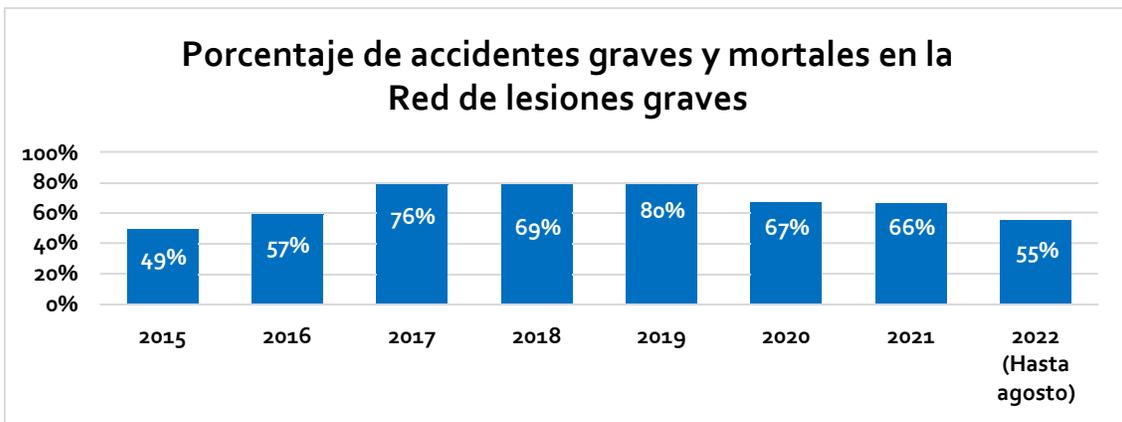
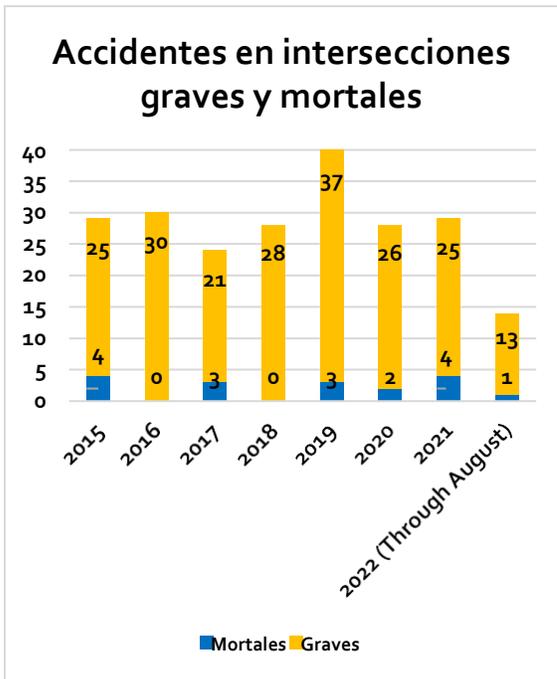
Datos de accidentes de peatones y ciclistas



Datos de accidentes según factores del accidente



Datos de accidentes según ubicación del accidente



AÑO 2: Principales logros hasta la fecha

En esta sección se resumen los progresos realizados en cada uno de los elementos de acción del Plan de Acción de Visión Cero en el Año 2, comenzando por algunos aspectos destacados. 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 de acción relacionados. Encontrará un cuadro con las actualizaciones relacionadas con todos los Objetivos y Elementos de acción en el Apéndice.

Visión general de los logros: Datos y Evaluación de los elementos de acción

A2: Datos de respaldo: Solicitud de seguimiento de la comunidad

La solicitud de seguimiento de la comunidad ahora es pública. Para consultar el estado de las investigaciones relacionadas con los temas informados por la comunidad, visite la [Página de Informe un problema/Solicitud de servicio](#) y diríjase a "Transparencia de datos" para visualizar nuestro [Tablero de datos de servicio Solicitudes](#) o [Resultados de solicitudes de servicios de datos abiertas](#). El equipo de Visión Cero también está trabajando en mejorar el tablero público de Informe un problema.

A2: Datos de respaldo: Inventarios espaciales de activos de transporte claves

En el Año 1, el DES completó una evaluación de las aceras de todo el estado y un inventario de todo el estado del ancho y de las características de todas las calles del vecindario. En el Año 2, el personal amplió el inventario de calles para incluir las calles principales. El proceso de inventario concluirá antes de finales de 2022. Una vez que se complete, todos los datos del inventario se incluirán en la base de datos del condado y el sistema de seguimiento de activos, que será de ayuda para los esfuerzos del sistema y de planificación futuros.

A3: Análisis anual de accidentes: Programa de puntos críticos de 2022

Un equipo multidisciplinario estuvo colaborando para evaluar y priorizar los 69 puntos críticos identificados en el [Análisis de puntos críticos del 2022](#). Hay 38 ubicaciones que son nuevos puntos críticos, que el personal está priorizando para la revisión inicial y la solución de problemas. Hasta ahora, el personal revisó 20 ubicaciones y tienen mejoras en progreso para 11 de esas ubicaciones (* indica mejoras en progreso):

- 23rd St S entre S Clark St S y Crystal Dr *
- 7th Rd S entre S Florida St y 8th Rd S
- N Courthouse Rd entre 14th St N y 15th St N *
- N Fairfax Dr entre N Pierce St y Fort Myer Dr *
- N Lynn St entre Wilson Blvd y 19th St N
- Langston Blvd (trayecto hacia el oeste) entre N Nash St y Fort Myer Dr
- Columbia Pike y S Joyce St *
- Wilson Blvd y N Fillmore St *
- Wilson Blvd y N Rhodes St *
- Fairfax Dr y N Stuart St *
- S Eads St y 12th St S *
- Williamsburg Blvd y N Harrison St
- S Four Mile Run Dr (Oeste) y entrada de Barcroft Sports Center *
- S Hayes St y senda peatonal de mitad de cuadra de South de 12th St S *
- N Vermont St/N Park Dr y N Carlin Springs Rd
- 19th St S y S Kenmore St

- S Walter Reed Dr y S Kenmore St *
- N Barton St y 10th St N
- S Eads St y 15th St S
- Buchanan St y Four Mile Run

Además, hay tres (3) mejoras en progreso que quedan del Programa de puntos críticos de 2020, todas las cuales están siendo coordinados con el Departamento de Transporte de Virginia (VDOT, por sus siglas en inglés):

- Washington Blvd y Walter Reed
- EB Washington Blvd y la rampa de salida de Arlington Blvd (la "rampa" de intersección T)
- Washington Blvd y N Frederick

A3: Análisis anual de accidentes: Auditorías de la red de lesiones graves

El personal del DES completó auditorías de seguridad preliminares para los tres corredores de la red de lesiones graves:

- [S Four Mile Run Dr \(Columbia Pike hasta S Walter Reed Dr\)](#): La evaluación de este segmento proporcionará la referencia para un próximo esfuerzo de repavimentación y permite la continuación de la Auditoría de seguridad de 2021 de S Four Mile Run Dr que ocurrió desde Shirlington Rd hasta S Walter Reed Dr.
- N Carlin Springs Rd (N Glebe Rd hasta N Edison St): La evaluación de este segmento se vincula con un análisis en curso en el punto crítico en N Carlin Springs Rd y N Glebe Rd, así como las solicitudes en curso de la comunidad en N Carlin Springs Rd.
- S Glebe Rd (24th St S hasta Route 1/Richmond Hwy): La evaluación de este segmento proporcionará la referencia para un próximo proyecto de capital e informará sobre las necesidades de seguridad a medida que se inicien los planes de proyectos y las actividades de diseño.



El propósito de las auditorías es visitar cada uno de los corredores de la red de lesiones graves (HIN) para identificar:

- [Proyectos de construcción rápida](#) que podemos implementar rápidamente para mejorar la seguridad,
- Los proyectos existentes/futuros planeados a lo largo del corredor y cómo ayudarán a abordar la seguridad, y
- Otras oportunidades o necesidades para mejorar la seguridad para considerar futuros [proyectos de capital de seguridad](#) o planes.

Las auditorías de seguridad de la HIN no tienen el propósito de solucionar todas las necesidades de seguridad de forma inmediata. Más bien, son una estrategia para que el personal identifique las necesidades de seguridad que podemos abordar rápidamente y las necesidades de seguridad que podemos comenzar a planificar para abordar a mayor escala. Las auditorías se encuentran documentadas [aquí](#). El equipo de Visión Cero proporcionará actualizaciones de cada corredor a medida que se implementen las recomendaciones.

Además, el equipo implementó de forma sistemática los Intervalos de prioridad para peatones (también conocidos como LPI) combinados con las señales de No girar a la derecha en rojo a lo largo de los siguientes corredores de la HIN en el Año 2:

- Columbia Pike, desde la línea del condado hasta Washington Blvd
- Fairfax Dr, desde N. Glebe Road y N. Kirkwood Dr

- Clarendon Blvd, entre N Highland St y Ft. Myer Drive/Wilson Blvd
- Wilson Blvd, entre N Glebe Rd y Fort Myer Dr

Este esfuerzo aumentó el número de intersecciones con LPI en el condado de 31 a 77, más del doble. Los LPI dan a los peatones y ciclistas una ventaja o tiempo de adelanto de 3 a 7 segundos en las intersecciones señalizadas. Los estudios demuestran que esta intervención de seguridad puede reducir las colisiones entre peatones y vehículos hasta en un 60% al aumentar la visibilidad de los peatones por parte de los conductores que giran.

Consulte la nueva [Caja de herramientas de seguridad multimodal de ingeniería](#) para obtener más información sobre los LPI (pág. 44).



LPIs allow crosswalk flow before a green light is given for general travel lanes.

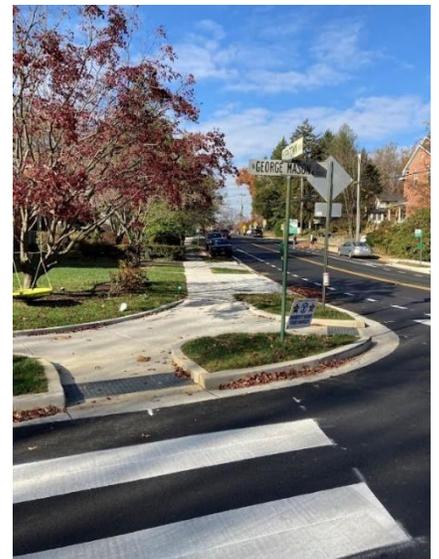
A5: Revisión de accidentes críticos

Un equipo interdepartamental que involucra al DES, al ACPD, Salud Pública y otros líderes del condado revisaron de forma colectiva todos los accidentes críticos que ocurrieron en el trimestre anterior. Un accidente crítico se define como un accidente que resultó en una lesión grave o mortal. La intención de las revisiones de accidentes críticos es (1) identificar e implementar las necesidades de seguridad inmediatas que se pueden lograr a través de cambios de ingeniería/infraestructura y (2) entender y abordar otros factores involucrados en accidentes críticos. Muchos accidentes críticos están relacionados con el comportamiento y no se pueden abordar directamente a través de ajustes de ingeniería. Estos accidentes relacionados con el comportamiento se abordan en nuestras campañas de educación, compromiso y cumplimiento en lugar de en soluciones de ingeniería.

En lo que va del Año 2, el equipo de accidentes crítico ha revisado 28 accidentes, ha implementado mejoras de seguridad en cinco (5) ubicaciones, está en proceso de implementar mejoras de ingeniería en seis (6) ubicaciones, y está evaluando activamente posibles mejoras de ingeniería en otras seis (6) ubicaciones.

Las cinco mejoras que se completaron incluyen las siguientes:

- Arlington Blvd y N Manchester St: Se agregó la fase de señal dividida para reducir los conflictos vehiculares y peatonales.
- Yorktown Blvd y N George Mason Dr: Se construyeron extensiones del bordillo para mejorar el paso de peatones.
- N George Mason Dr y 22nd St N: Se evaluó la distancia a la vista y se agregaron bolardos atravesados en las calles para peatones.
- Army Navy Dr y S Hayes St: Se ajustó la restricción No girar en rojo a "en todo momento".
- S Courthouse Rd y Columbia Pike: Se agregaron Intervalo de prioridad para peatones (LPI) y No girar en rojo protectores.



Las seis mejoras en progreso incluyen las siguientes:

- EB Washington Blvd y la rampa de salida de Arlington Blvd: Se presentó un diseño mejorado de las marcas viales al VDOT para su aprobación.

- WB Washington Blvd y la rampa de ingreso de EB Arlington Blvd: Se presentó un diseño mejorado de las marcas viales a VDOT para su aprobación.
- Langston Blvd y John Marshall Dr: El VDOT aprobó las mejoras en las marcas viales y el diseño de señalización y están en espera para su instalación. El condado también está evaluando la posibilidad de una Baliza Rectangular de Destello Rápido (RRFB, por sus siglas en inglés) en esta ubicación utilizando la herramienta de priorización de proyectos de construcción rápida.
- Little Falls y John Marshall Dr: Mejoras en el diseño de las marcas/estrategias viales en progreso.
- 2nd St S y S Garfield St: Nuevo diseño de senda peatonal/rampa en progreso.
- N Glebe Rd y N Quincy St: Se presentó un diseño mejorado de las marcas viales medias al VDOT para su aprobación y se espera un contrato para instalar las placas traseras de los cabezales de las señales de tráfico.

Visión general de los logros: Progreso y organización de los elementos de acción

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

Los proyectos de construcción rápida son proyectos de mejora de la seguridad a pequeña escala. Incluyen proyectos de seguridad identificados a través del análisis sistemático o los informes de la comunidad y se financian con fondos generales o con el programa de seguridad Visión Cero.

Se completaron cuatro (4) [proyectos de construcción rápida](#) hasta ahora en el Año 2:

- [Yorktown Blvd y George Mason Dr \(lado oeste\)](#)
- [Williamsburg Blvd y N George Mason Dr](#)
- [26th St N y Harrison St](#)
- [Yorktown Blvd y N Edison St](#)

Además, el personal desarrolló una herramienta de priorización básica para clasificar los proyectos de seguridad de construcción rápida que considera si un proyecto está en la red de lesiones graves, si es un punto crítico, si está dentro de un área con énfasis en la equidad, si está cerca de una zona escolar, así como el alcance/escala prevista del proyecto.

B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad: Proyectos de capital de seguridad El equipo de Proyectos de capital completó de forma sustancial siete (7) [proyectos de capital de seguridad](#) hasta ahora en el Año 2:

- [Camino de la Ruta 1 a Four Mile Run](#): Conexión de camino multiuso
- [N Lexington St y 8th Rd N](#): Aceras y rampas en la acera
- [Bluemont Trail y N Kensington St](#): Nuevas rampas, mejoras en las líneas de visión, mejoras en el tránsito
- [Pershing Dr y Washington Blvd](#): Actualización de las señales; mejoras en el cruce
- [13th Street S; S Walter Reed hasta S Highland St](#): Aceras y rampas en la acera
- [7th Road S y S Florida St](#): Ampliación de bordillos; actualización de rampas; mejora del tránsito
- [15th St S; Rt 1 hasta Eads St](#): Mejoras en las aceras

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

El DES inició un proceso para trasladar proyectos de construcción de seguridad al programa del Proyecto de capital. El personal de Visión Cero identifica proyectos a través de revisiones y análisis de seguridad. Luego, el equipo de Proyectos de capital califica dichos proyectos mediante su matriz de priorización (que incluye la importancia

para los proyectos de seguridad). Los potenciales proyectos identificados por Visión Cero que pueden encauzarse al proceso de presupuesto de capital, incluyen lo siguiente:

- Proyectos de seguridad estratégica (p. ej., proyectos de construcción rápida que utilizan marcas viales y materiales temporales como postes flexibles o barreras que pueden construirse utilizando materiales permanentes)
- Proyectos de seguridad piloto (p. ej., proyectos diseñados mediante el uso de materiales temporales que pueden construirse utilizando materiales permanentes)
- Proyectos de seguridad de construcción rápida con necesidades de análisis más amplias (p. ej., los proyectos que se identificaron originalmente para un proyecto de construcción rápida, pero las complejidades en el proceso de diseño o construcción requieren recursos de capital)
- Proyectos a gran escala identificados a través de evaluaciones de la HIN o de Puntos críticos que requieren recursos de capital para el diseño y la implementación.

Usando este proceso, el personal del DES programó dos (2) proyectos de seguridad de capital en el Año 2:

- Debido a que el diseño de la parada de autobús flotante en N Rhodes St y Wilson Blvd requería más recursos y un cronograma más amplio que el previsto originalmente, el personal reprogramó el proyecto del programa de construcción rápida a un proyecto de capital de seguridad.
- Dado el éxito del sendero peatonal piloto en Lorcom Lane, el personal programó un proyecto de construcción de una acera completa.

B5: Gestión de la velocidad: Revisión de carreteras con límites de velocidad de más de 30 MPH

El personal del DES estudió seis (6) corredores con límites de velocidad de 30 mph o más, identificó la necesidad de reducción de límite de velocidad en estos segmentos y presentó cada corredor a la Junta del condado para su aprobación ([septiembre](#) y [octubre](#) de 2022) para reducir el límite de velocidad a 25 mph. Con estas reducciones, ahora no hay calles del condado con límites de velocidad de más de 30 mph. Los corredores donde se redujo el límite de velocidad recientemente incluyen los siguientes:

- Fairfax Drive desde Arlington Boulevard hasta North Barton Street
- 5th Road South desde South Carlin Springs Road hasta la línea del condado de Fairfax
- Washington Boulevard desde Arlington Boulevard hasta North Pershing Drive
- South Joyce Street desde Columbia Pike hasta Army Navy Drive
- Columbia Pike desde South Dinwiddie Street hasta la línea del condado de Fairfax
- Lorcom Lane desde Cherry Hill Road hasta Military Road

El DES también estudió N Glebe Rd entre Washington Blvd hasta N Quincy St (a través del área de Ballston). En noviembre de 2022, el VDOT redujo el límite de velocidad a 25mph con nuevas señalizaciones.

B5: Gestión de la velocidad: Zonas escolares de baja velocidad

El condado recopiló datos y comentarios de la comunidad en las 13 zonas escolares de demostración inicial a finales del Año 1. En el Año 2, el personal [revisó los datos y los comentarios](#). Los comentarios de la comunidad de mayo del 2022 indicaron que muchas personas se sentían más seguras caminando, andando en bicicleta y conduciendo debido a las nuevas zonas escolares de baja velocidad. Los datos del antes/después no fueron concluyentes debido a errores de recopilación de datos. Una nueva recopilación de datos sobre la velocidad está en curso.

El condado identificó 12 escuelas para la segunda fase de la implementación de Zonas escolares de baja velocidad/remodelaciones de zonas escolares (2022-23) teniendo en cuenta los datos de accidentes, las áreas con énfasis en la equidad y donde los cambios a las zonas escolares balizadas ya estaban en progreso:

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



Esta próxima fase de demostraciones incorpora las lecciones aprendidas y los comentarios de la comunidad de las primeras averiguaciones de demostraciones. Actualmente, el DES está trabajando con el personal de las APS en cada una de las escuelas de demostración de zonas escolares de baja velocidad de la Fase 2 para finalizar los planes, que se presentarán a la Junta del condado para su aprobación en el invierno 2022/23.

B7: Caja de herramientas de seguridad multimodal: Proyecto de la caja de herramientas

La [Caja de herramientas](#) es un documento público que explica el cómo, el por qué, el cuándo y el dónde de la colocación de herramientas de seguridad de ingeniería en nuestras calles. La caja de herramientas pretende crear transparencia en el proceso de ingeniería mediante la comunicación de las consideraciones y referencias que el personal tiene en cuenta al diseñar las carreteras, caminos, aceras y otras partes de nuestra red de transporte del condado. Es un documento abierto y se actualizará periódicamente cuando surjan nuevos estándares, referencias o usos de herramientas.

El DES abordó los comentarios sobre la Caja de herramientas del compromiso de la comunidad a principios de 2022 y presentó el borrador revisado a las Comisiones de Transporte y Planificación en el verano de 2022. La primera generación de la Caja de herramientas está disponible [en la página de Herramientas y Directrices](#).

B10: Diseño del Mantenimiento del tránsito (MOT) y Construcción activa

En julio de 2022, el personal actualizó la [herramienta de solicitud de servicios en línea](#) agregando una sección para informar problemas con el MOT (rutas alternativas/ condiciones temporales durante la construcción), lo que ayuda al condado a rastrear el cumplimiento de la zona de trabajo en los sitios de construcción activos. Se pueden presentar informes cuando existen malas condiciones o problemas de seguridad para las personas que caminan, andan en bicicleta o scooter, acceden al tránsito o conducen dentro o cerca del proyecto de construcción.

Hasta la fecha, los miembros de la comunidad han presentado 214 solicitudes de MOT, que el personal del DES abordó y concluyó en un promedio de ocho (8) días laborables (excluyendo fines de semana/días festivos). La capacidad de informar las solicitudes de MOT a través de la herramienta de solicitud general de servicios del condado ha ayudado al personal a realizar un mejor seguimiento y responder a las preocupaciones de los residentes, lo que también apoyará la posible expansión del limitado equipo de Servicios de inspección en el futuro.



Visión general de los logros: Elementos de acción de compromiso

C2: Canales accesibles de comentarios: Garantizar una respuesta oportuna a los informes

Desde el 1.º de abril hasta el 31 de octubre del 2022, hubo 2137 solicitudes públicas relacionadas a la seguridad o el mantenimiento que se informaron mediante [el portal en línea para solicitudes de servicio](#). El tiempo promedio para que el personal del DES complete una solicitud de servicio fue de 11 días laborables (excluyendo fines de semana/días festivos) o 14 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. Cuantas más personas sean conscientes de las necesidades y desafíos del transporte, más podremos fomentar una cultura comunitaria de seguridad, en la que las personas se cuiden unas a otras sin importar cómo se trasladen.

Desde la adopción del Plan de Acción de Visión Cero, el condado de Arlington y sus socios han organizado más de 40 clases y eventos que han atraído a más de 1180 asistentes. Además, hemos organizado 21 campañas que han llegado a cientos de personas.

Una de las oficinas claves del condado en el área de desarrollo del conocimiento comunitario es Servicios suburbanos del condado de Arlington (ACCS, por sus siglas en inglés). La misión de los ACCS es mejorar la calidad del aire y la movilidad mediante la reducción de la congestión del tráfico, la disminución de la demanda de estacionamiento y la promoción de medios de transporte a pie, en bicicleta, sin motor y vehículos con múltiples pasajeros. Los ACCS proporcionan información y servicios para aumentar el uso de transporte alternativo a través de programas como [WalkArlington](#), [BikeArlington](#), [Arlington Transportation Partners](#), [The Commuter Store](#), [CommuterDirect.com](#), [Transportation Demand Management for Site Plan Development](#), [Research](#), y [Mobility Lab](#). Estos servicios están directamente relacionados con el programa de seguridad Visión Cero del condado porque educan a la comunidad y aumentan la conciencia de cómo usar con seguridad diferentes medios de transporte.

Clases y Eventos:

- Comunicaciones de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias
 - o Clases de Hasta que la ayuda llegue: 185 asistentes
- ACCS:
 - o Clases de bicicletas para adultos: 5 clases, 61 personas
 - o Día Nacional de la Caminata (promoción de la seguridad de la micromovilidad): 1 clase, 50 personas
 - o Experiencia del transporte eléctrico de la feria del condado de Arlington: 1 clase, 300 personas
 - o Rodeo de bicicletas escolar: 1 clase, 22 asistentes
 - o Feria de bicicletas de regreso a la escuela: 1 clase, 150 asistentes
 - o Promoción de descuentos para miembros de Capital Bikeshare para residentes de bajos ingresos, promoción de la seguridad y distribución de cascos a través del Programa de Socios de la Comunidad: 24 clases, 396 personas
- ACPD:
 - o 305 asientos de seguridad para niños inspeccionados a través del [programa de inspección de asientos de automóvil del condado](#) (con cita individual)
 - o Fiesta del barrio del ACPD (Evento comunitario presencial con información sobre seguridad en el transporte de Demostración de motor de Bike Arlington)
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)
 - o Campaña de Seguridad en el transporte de alta visibilidad de regreso a la escuela de las APS y del ACPD (Promoción en las redes sociales y activaciones de transporte presenciales)
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)
 - o Evento SoberRide de Halloween (Evento de educación presencial el sábado 29 de octubre)
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)



Otras campañas y proyectos:

- ACCS/ATP/BikeArlington:
 - o En colaboración con Comunicaciones del DES para publicar 50 anuncios de servicio público con 5 mensajes diferentes de Visión Cero en marcos de mapas de estaciones de Capital Bikeshare en todo el condado.
 - o Se donaron marcadores para el día escolar de Rutas seguras a la escuela para bicicletas, peatones y rodados de las APS.
 - o Se repusieron señales de protocolo de caminos a lo largo de múltiples caminos.
 - o Se proporcionaron recursos de transporte actualizados (presentaciones digitales, virtuales, pedidos de folletos y mapas actualizados para mostrar información de transporte) para cada ubicación escolar.
 - o Se trabajó con las APS para vender y distribuir pases de transporte iRide con descuento o gratis a los estudiantes de la escuela a través de la Mobile Commuter Store; en las ubicaciones de The Commuter Store®; y en los eventos de presentación en la escuela: se vendieron 660 tarjetas

- ACPD:
 - Abril es el mes nacional de la conciencia de distracciones al manejar
 - [Twitter](#), Facebook
 - Campaña inteligente de Spring COG Street
 - [Twitter](#), [Twitter Video](#), [Facebook](#), [ATV Video](#), [Comunicado de prensa](#)
 - Promoción de Cinco de Mayo del WRAP + Evento mediático
 - [Twitter](#), Facebook
 - Día escolar de Rutas seguras para bicicletas de las APS
 - [Twitter](#)
 - Campaña Click It or Ticket del ACPD y la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)
 - Actualización legislativa: Sistema de escapes de vehículos ruidosos
 - [Twitter](#), Facebook
 - Promoción de Fourth of July SoberRide del WRAP
 - [Twitter](#), Facebook
 - Maneja tomado y serás arrestado de la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook
 - Revisar antes de cerrar de la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook
 - Campaña del Segmento F del Departamento de Servicios Ambientales de Arlington
 - [Twitter](#), Facebook
 - Campaña Maneja tomado y serás arrestado de la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)
 - Campaña de Seguridad en el transporte de alta visibilidad de regreso a la escuela de las APS y el ACPD
 - [Twitter](#), Facebook, [Comunicado de prensa](#)
 - Semana de la seguridad del niño pasajero de la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook
 - Muévete, es la campaña de la ley
 - [Twitter](#), Facebook
 - Operación de reducción de accidentes del DMV y la NHTSA de Virginia
 - [Twitter](#), Facebook
 - Semana nacional de la seguridad con los autobuses escolares de la NHTSA
 - [Twitter](#), Facebook

C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: Campaña de comunicaciones de la Mitigación de accidentes críticos (CCM)

El DES planificó y ejecutó una [Campaña de comunicaciones de la Mitigación de accidentes críticos \(CCM, por sus siglas en inglés\)](#) dirigida a cambiar las conductas humanas que a menudo pueden conducir a accidentes críticos. La campaña se inició en mayo de 2022 y está previsto que continúe hasta diciembre de 2022.

Las acciones que se abordaron mensualmente fueron las siguientes: Exceso de velocidad, conducir bajo influencia, conciencia peatonal, conciencia mientras se gira a la izquierda y conciencia al andar en bicicleta.

El condado utilizó varios métodos para difundir la campaña. Los gráficos de la campaña se encuentran en el apéndice.

1. Distribución de unos 900 carteles en coordinación con voluntarios escolares y en cinco (5) eventos emergentes
2. Carteles grandes en 56 estaciones de Capital Bikeshare
3. Anuncios temáticos mensuales en lugares impresos y en línea (incluyendo el Sun Gazette y ArlNow), así como anuncios en taxis Red Top

Las referencias de los anuncios impresos y en línea se monitorearon y han demostrado ser útiles para evaluar el conocimiento sobre la campaña. Arlington Sun Gazette tiene una audiencia de 16 000 lectores por número. Durante cada semana de los anuncios de ARLnow, los usuarios de la web registraron entre 65 000 y 105 000 impresiones de los anuncios de la CCM. Los correos electrónicos ARLnow con gráficos CCM se abrieron más del 50% del tiempo, lo que equivale a un promedio de más de 7 000 aperturas de correo electrónico cada mes.



Visión general de los logros: Elementos de acción de socios

D2: Departamento de Transporte de Virginia: Colaboración

El DES organiza reuniones ad hoc centradas en la seguridad con el VDOT. El personal del DES y del VDOT se reunieron una vez en el Año 2 (octubre de 2022) para debatir sobre las iniciativas de seguridad en curso. Las mejoras realizadas y previstas en el Año 2 hasta la fecha incluyen las 11 iniciativas siguientes:

- Se redujo el límite de velocidad en N Glebe Rd de 30 mph a 25 mph entre Washington Blvd y N Quincy St en el área de Ballston.
- Se instalaron nuevas rampas en Langston Blvd y N Buchanan St. Están en progreso nuevas marcas viales de rendimiento avanzado y señalización.
- Se instalaron nuevas rampas e islas con caminos en el medio en Langston Blvd y N Roosevelt St. Están en progreso nuevas marcas viales de rendimiento avanzado y señalización.
- Se instalaron nuevas rampas en Langston Blvd y N Kensington St. Están en progreso nuevas marcas viales de rendimiento avanzado y señalización.
- Desarrollo de planes para nuevas rampas, señalización y marcas viales en Langston Blvd y N Edison St.
- Desarrollo de planes para la parada de autobús, rampa, y mejoras de la señalización/marcas viales del cruce en Langston Blvd y N Quantico St.
- Las mejoras en la señalización y las marcas viales en Langston Blvd y John Marshall Dr están en progreso.
- Solicitudes de permiso para marcas viales en zonas escolares a lo largo de la sección de la zona escolar de Washington Blvd en Cardinal Elementary School y Swanson Middle School.
- Desarrollo y aprobación de conceptos de mejora de la seguridad en las siguientes intersecciones:

- N Frederick St y Washington Blvd: Punto crítico
- N Glebe y Cathedral Ln: Punto crítico
- S Glebe Rd y Old Glebe Rd: Auditorías de la HIN

El DES también está evaluando las velocidades de los vehículos en Old Dominion Dr para prepararse para un estudio de velocidad formal que se coordinará con el VDOT.

D5: Partes interesadas: Escuelas Públicas de Arlington

Las APS han sido un socio integral en la promoción de prácticas de transporte seguro, infraestructura y compromiso a través del programa Visión Cero del condado. En el Año 2, las APS han respaldado:

- Dos proyectos de seguridad piloto
 - [Mejoras en el cruce escolar de Patrick Henry Dr y 18th St S](#): Este proyecto piloto agregó nueva señalización para el cruce escolar, señalización de velocidad y marcas viales destinadas a (1) reducir la velocidad del vehículo que viaja por Patrick Henry Dr y (2) aumentar la visibilidad y la conciencia de las personas que cruzan por 18th St N.
 - [Cierre temporal de la carretera de Oakridge Elementary School](#): En asociación con las APS, el DES está probando un cierre temporal del carril a lo largo de 24th St S entre S Ode St y S Nash St, para mejorar las operaciones de llegada y salida en Oakridge Elementary School.
- Intercambio de información de Peachjar para varios proyectos o campañas de información
- Elaboración de directrices preliminares para la colocación de radares de velocidad en zonas escolares (en colaboración con el DES y el ACPD)
- Coordinación con las escuelas y desarrollo de planes para 12 nuevas zonas escolares de baja velocidad que se implementarán a principios de 2023.



D5: Partes interesadas: Iniciativas de partes interesadas externas

Los representantes del Grupo de partes interesadas externas de Visión Cero comparten las acciones que sus organizaciones están tomando para ayudar a mejorar la seguridad en el transporte. Estos esfuerzos incluyen iniciativas de seguridad o promoción y un amplio intercambio de información:

- El BID de Rosslyn:
 - Proporcionó coordinación continua y/o divulgación pública en los siguientes proyectos: Reubicación de la senda peatonal de Wilson Blvd (cerca de la Estación de bomberos 10), el proyecto piloto en N Oak St, y el proyecto piloto en Langston Blvd y Fort Myer Dr.
 - Continúa asociándose con el condado para comprar e instalar jardineras para mejorar la seguridad en el paisaje urbano (p. ej., N Moore, Wilson, y otros lugares específicos en todo Rosslyn).

- Comparte la información y mensajes de Visión Cero a través de su boletín de noticias, cuentas de redes sociales, correos electrónicos dirigidos a administradores de propiedades comerciales y residenciales, y a través de actualizaciones del Comité Ejecutivo y la Junta.
- **El Comité asesor de peatones (PAC, por sus siglas en inglés):**
 - Abogó por el financiamiento en el presupuesto operativo del CIP y del condado para las prioridades de seguridad, incluyendo el financiamiento para la reparación de aceras.
 - Promovió proyectos y noticias de Visión Cero a través de nuestras reuniones y listas de correo electrónico, animando a la gente a hacer comentarios sobre proyectos y programas.
 - Discutió y promovió el papel de Visión Cero en la actualización de los estatutos del PAC.
 - Promovió la seguridad de los peatones al servir como enlaces y representantes de otros grupos del Gobierno del condado de Arlington, como SPRC y Neighborhood Complete Streets.
- **Arlington Families for Safe Streets:**
 - Ofrece la herramienta (recientemente actualizada) Near Miss Survey para recopilar información sobre lugares peligrosos y/o situaciones por un pelo (accidentes evitados por poco) y comparte esos datos con el condado.
 - Entregó cientos de luces de seguridad en la Feria del condado de Arlington, mercados de agricultores, parques y escuelas en las cercanías de la Red de Lesiones Graves.
 - Participó en reuniones de barrio en todo el condado abogando por mejoras de seguridad.
 - Apoyó la Campaña de Mitigación de accidentes críticos del equipo de Visión Cero de Arlington mediante la distribución/publicación de carteles con temas de seguridad en todo el condado.
 - Organizó un evento del Día Mundial de Recuerdo el 20 de noviembre, para conmemorar la muerte del peatón Gwendolyn Hayes, que murió el 8 de octubre en el barrio de Williamsburg.
- **BID Ballston:**
 - Compartió toda la información de VC en nuestro boletín electrónico.
 - Llevó a cabo una divulgación directa a nuestros Administradores de la propiedad para su difusión a sus inquilinos.
- **APS:**
 - Contactó a sus redes, escuelas individuales y comunidades escolares a través de correos electrónicos directos, volantes de Peachjar y redes sociales/Twitter con respecto a las solicitudes de aportes sobre Visión Cero, proyectos relacionados con la escuela, auditorías de zonas escolares y Zonas escolares de baja velocidad.
 - Se facilitaron reuniones con el personal de las escuelas y las PTA durante el desarrollo del proyecto de demostración de Zonas escolares de baja velocidad.
- El Equipo de Estacionamiento del condado continúa trabajando con los BID y Alianzas para desarrollar zonas de recogida/descarga en áreas comerciales para mejorar la seguridad al reducir el estacionamiento doble, los bloqueos de carriles para bicicletas y las maniobras ilegales.

Casi todas las organizaciones del ESG han estado compartiendo información de seguridad y del programa de Visión Cero a través de sus canales establecidos.

D6: Proveedores de servicio: Colaboración

Los ACCS trabajan directamente con las e-bikes y compartieron los proveedores de servicio de micromovilidad para promover la conducción segura y el estacionamiento de e-bikes y scooters a través de eventos e infraestructura:

- Los ACCS comenzaron a trabajar con las e-bikes y compartieron proveedores de servicios de micromovilidad para promover la conducción segura en e-bikes y scooters a través de eventos como el evento Día Nacional de la Caminata que tuvo 50 asistentes y el evento Experiencia del transporte eléctrico en la Feria del condado de Arlington que tuvo más de 300 asistentes.
- Los ACCS instalaron 64 [corrales de micromovilidad](#) en lo que va del Año 2 e identificaron más de 30 ubicaciones para instalaciones futuras. Los corrales de micromovilidad proporcionan un área designada para usuarios para estacionar sus scooters o e-bikes, con el objetivo de reducir el bloqueo de aceras y accesos para peatones.



Año 2: Próximamente

Antes del final de nuestro segundo año de implementación del Plan de Acción de Visión Cero, esperamos avanzar en los siguientes elementos de acción:

A3: Análisis anual de accidentes: Implementación del Programa de puntos críticos del 2022

El personal continuará revisando los 38 puntos críticos recientemente identificados a lo largo del resto del Año 2 e identificará/implementará mejoras lo antes posible. Los 31 puntos críticos restantes, que son puntos críticos de años anteriores que han implementado recientemente proyectos o mejoras. El personal supervisará estas ubicaciones en busca de necesidades de seguridad adicionales hacia el final del Año 2.

A3: Análisis anual de accidentes: Red de lesiones graves

El personal finalizará la documentación de las tres [auditorías de la HIN](#) completadas en el Año 2 y se publicarán en el sitio web de Visión Cero. El personal seguirá implementando las mejoras identificadas en el proceso de auditoría. Las actualizaciones periódicas sobre las iniciativas de la HIN se proporcionarán en la página de Auditorías de la HIN.

A principios del 2023, el personal volverá a visitar y actualizar la HIN utilizando nuevos datos de accidentes. La HIN actual se identificó durante el desarrollo del Plan de Acción de Visión Cero en 2019. La nueva HIN utilizará un conjunto de datos más recientes y se basará en un cálculo de densidad de accidentes graves y mortales a lo largo de las carreteras en Arlington.

A3: Análisis anual de accidentes: Publicación e implementación del Análisis sistemático de accidentes

Durante el Año 1, el equipo de Visión Cero trabajó con un equipo de consultores expertos para respaldar un análisis sistemático completo que observe las características de las carreteras, la infraestructura multimodal, los factores de los accidentes, los usos del suelo, y los indicadores de equidad para identificar las combinaciones claves de los factores de riesgo. Luego buscamos áreas dentro del condado que exhibieran estas mismas combinaciones de factores de riesgo para predecir áreas de riesgo potenciales para realizar un tratamiento preventivo.

Los resultados de este análisis del sistema se darán a conocer en 2023 junto con los elementos de acción que pueden ir desde proyectos de ingeniería sistemáticos hasta campañas de divulgación específicas. Luego, el personal comenzará a implementar tratamientos sistemáticos en las áreas de riesgo en todo el condado.

A4: Análisis de la equidad: Resultados y Plan de implementación del Análisis de la equidad

El Análisis de la equidad continuará siendo un trabajo en progreso. El personal planea publicar resultados y medidas para mejorar las cuestiones de equidad relacionadas específicamente con la seguridad del transporte en 2023. Este informe resumirá lo siguiente:

- La metodología de estudio del análisis de la equidad;
- los hallazgos del análisis de datos de los accidentes, la demografía, los tratamientos de las heridas de los hospitales, patrones de origen de las personas involucradas en accidentes, y factores de riesgo del sistema;
- Los hallazgos de los estudios posteriores y la investigación comunitaria, que afirman y explican los hallazgos en las etapas de análisis de datos del estudio;
- Acción y recomendaciones para abordar las desigualdades de seguridad en el transporte a través de estrategias de ingeniería y compromiso;
- Un plan de implementación y un cronograma para las medidas y recomendaciones; y

- Una estrategia para evaluar y monitorear el impacto de nuestras acciones en los próximos años para confirmar que el trabajo del programa de Visión Cero está reduciendo exitosamente los desequilibrios en accidentes en comunidades y vecindarios identificados.

A7: Análisis de seguridad de referencia anual

El [primer compromiso anual de comentarios sobre la seguridad](#) se llevó a cabo en la primavera del 2022 y participaron 1350 personas. El próximo compromiso tendrá lugar en la primavera del 2023 y utilizará el plan de compromiso del 2022 como modelo. El compromiso se centrará en la divulgación multilingüe e incluirá múltiples pop-ups en áreas de todo el condado cerca de los corredores de la HIN, puntos críticos, o en áreas con énfasis en la equidad. Los grupos focales que tendrán lugar durante el Año 2 se centrarán en las escuelas, e incluirán conversaciones detalladas con los estudiantes, el personal y los padres con respecto a la seguridad en las escuelas y para los estudiantes. Los resultados del Compromiso anual de seguridad del Año 2 se publicarán junto con el informe anual del Año 2.

A8: Estudios del antes y el después

En el Plan de Acción se establece que examinaremos la eficacia de las medidas de mitigación de la seguridad del transporte (equipo o políticas) mediante la evaluación de las condiciones antes y después de la implementación, que servirán de base para las políticas futuras y la implementación de esas medidas de mitigación. El condado continuará o comenzará a trabajar en los siguientes estudios del antes/después durante el Año 2:

- Demostración de [Zonas escolares de baja velocidad](#): comparación del antes/después de las velocidades y la percepción de seguridad de la comunidad (recopilación de datos en progreso)
- Señalización de multa adicional por exceso de velocidad de \$200: comparación del antes/después de las velocidades (recopilación de datos en progreso)
- Reducción del límite de velocidad: comparación del antes/después de las velocidades (recopilación de datos en curso)
- [Balizas intermitentes en los cruces](#): comparación del antes/después de las tasas de rendimiento del conductor (revisión de datos completa/análisis y documentación en curso)
- Herramientas de la [Caja de herramientas](#): próximamente, evaluaciones del antes/después de la implementación de herramientas específicas
- Ubicaciones de puntos críticos anteriores: próximamente, evaluaciones del antes/ después de las ubicaciones de puntos críticos donde se implementaron mejoras
- Revisiones de la ubicación del [proyecto piloto de seguridad](#): próximamente, revisión del antes/después de las referencias de rendimiento

B2: Revisión del plan/proyecto: Evaluación de la seguridad integral como parte del proceso del Plan de Sitio

El personal desarrolló una metodología para incorporar revisiones de la seguridad en el transporte en el Análisis de transporte multimodal (MMTA, por sus siglas en inglés) necesario para el desarrollo del plan de sitio. El personal del condado colaboró con los equipos de desarrolladores para hacer un proyecto piloto de un marco inicial de análisis de la seguridad en el transporte sobre dos proyectos recientes: (1) el [proyecto de sitio de 1616 Fort Myer Drive](#) y (2) el [proyecto de sitio de 701 N Glebe Road](#).

En el Año 2, el personal del condado ha desarrollado las lecciones aprendidas de estos dos sitios y ha explorado tentativamente el análisis de seguridad en las próximas cuatro presentaciones del MMTA. En 2023, el personal trabajará en la finalización de los elementos estándar para los análisis de seguridad requeridos con las aplicaciones del plan de sitio como parte del MMTA. Hasta ahora, los análisis de seguridad del MMTA han ayudado a (1) proporcionar apoyo sustantivo para mejoras en la fachada y (2) mejorar los debates sobre la seguridad en las intermediaciones de los proyectos de desarrollo.

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

Actualmente, hay trece (13) [proyectos de construcción rápida](#) en progreso, programados para su finalización antes del final del Año 2:

- Fairfax Dr y N Taylor St
- Clarendon Blvd y N Quinn St
- Clarendon Blvd y N Danville St
- N Ohio St y 18th St N (construidos)
- 14th St N y N Rolfe St
- Fairfax Dr y N Jefferson St
- Cruce a mitad de cuadra de Wilson Blvd y Rosslyn (nueva senda peatonal)
- Little Falls Rd y John Marshall Dr
- S Glebe Rd y S Old Glebe Rd
- N Glebe Rd y Cathedral Ln
- S Walter Reed Dr y S Pollard St
- S Walter Reed Dr y S Kenmore St
- S Walter Reed Dr y S Monroe St

A lo largo del Año 2 también se pueden identificar e implementar más construcciones rápidas.

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

El equipo de Proyectos de capital planea implementar [proyectos de capital de seguridad](#) en 13 ubicaciones en el Año 2.

- [18th St S; S Fern St hasta S Eads St](#): Carril de bicicleta protegido; cierre de carril de deslizamiento; mejoras en el cruce
- [N Ohio St y 12th St N](#): Mejoras en los cruces de caminos
- [Arlington Ridge Rd y S Lynn St](#): Cierre de carriles de deslizamiento, mejoras en el cruce
- [Columbia Pike; S Orme St hasta S Joyce St](#): Soterramiento de servicios públicos; mejoras en el paisaje urbano
- [Columbia Pike; S Oakland hasta S Wakefield](#): Soterramiento de servicios públicos; mejoras en el paisaje urbano
- [Shirlington Rd Bridge sobre Four Mile Run](#): Nueva barandilla; ensanchamiento de acera
- [West Glebe Bridge sobre Four Mile Run](#): Nuevo puente, nuevas adaptaciones para bicicletas y peatones
- [12th St S; S Eads St hasta S Clark St](#): Mejoras en el paisaje urbano
- [Boundary Channel Drive](#): Mejoras en el intercambio
- [Washington Blvd y 13th St](#): Mejoras en la intersección
- [Calles completas de Army Navy Drive](#): Mejoras en las instalaciones para bicicletas, tránsito, ambientales y para peatones
- 15th St S y S Fern St.: extensión del bordillo; mejoras en la rampa, actualizaciones de las señales
- S Arlington Ridge Rd y S June St/28th St S

B5: Gestión de la velocidad: Revisión de carreteras con límites de velocidad de más de 30 MPH

El personal del DES está estudiando 17 corredores adicionales con límites de velocidad de 30 mph o más. La recopilación de datos está en curso. El condado anticipa que finalizará estos estudios e identificará las

acciones necesarias a comienzos del 2023 (p. ej., reducción del límite de velocidad, medidas de mitigación de la velocidad, etc.). Actualmente, los 18 corredores que se investigan son los siguientes:

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



B6: Directrices y estándares: Fase 2 de las Zonas escolares de baja velocidad/Finalización de las directrices de las Zonas escolares de baja velocidad/Implementación posterior

El condado identificó 12 escuelas para la segunda fase de la implementación de las [Zonas escolares de baja velocidad](#)/remodelaciones de zonas escolares (2022-23) teniendo en cuenta datos de accidentes, áreas con énfasis en la equidad y donde los cambios a las zonas escolares balizadas ya estaban en progreso:

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



B7: Caja de herramientas de seguridad multimodal: Proyectos piloto

Actualmente, el condado tiene cinco [proyectos piloto de seguridad](#) en progreso.

- [Mejoras en la transitabilidad de Oak St](#): Compromiso público en progreso, se anticipa que se tendrán los resultados a comienzos del 2023.
- [Mejoras en el cruce escolar de Patrick Henry Dr y 18th St S](#): Compromiso público en progreso, se anticipa que se tendrán los resultados a comienzos del 2023.
- [Cierre temporal de la carretera de Oakridge Elementary School](#): Compromiso público en progreso, se anticipa que se tendrán los resultados a comienzos del 2023.
- [Rotonda estratégica de Nelly Custis Rd y Military Rd](#): Reunión pública celebrada en el verano de 2022, y compromiso público en curso.
- [Mejoras en el cruce de Fort Myer Dr y Langston Blvd](#): Análisis de operaciones de tráfico en curso; hasta ahora, las mejoras han optimizado el cruce y han tenido un impacto mínimo en las operaciones en la intersección.

B8: Aplicación basada en datos/equitativa: Expansión del Programa de aplicación automatizada

El personal del DES está coordinando con el VDOT para finalizar la aprobación de las seis (6) intersecciones de [cámaras de luz roja](#) y comenzar la instalación de cámaras en los enfoques de intersección propuestos:

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

La Junta del condado también aprobó el uso de [radares de velocidad](#) en el Año 1. Actualmente, el personal está trabajando en:

- las directrices de radares de velocidad en zonas escolares para determinar cuándo y dónde deben desplegarse (se están elaborando directrices con un equipo de expertos en la materia a través de la [Asistencia Técnica](#) otorgada a través del programa de seguridad regional vial del Consejo de Gobiernos Metropolitanos de Washington). Las directrices se finalizarán en 2023, momento en el que el personal del condado evaluará qué zonas escolares pueden ser candidatas para los radares de velocidad.
- Contratación de un proveedor externo que gestionará y operará el sistema de radares. Este proceso tiene el objetivo de completarse en la primavera de 2023 para alcanzar un contrato final y etapas de despliegue de radares de velocidad.

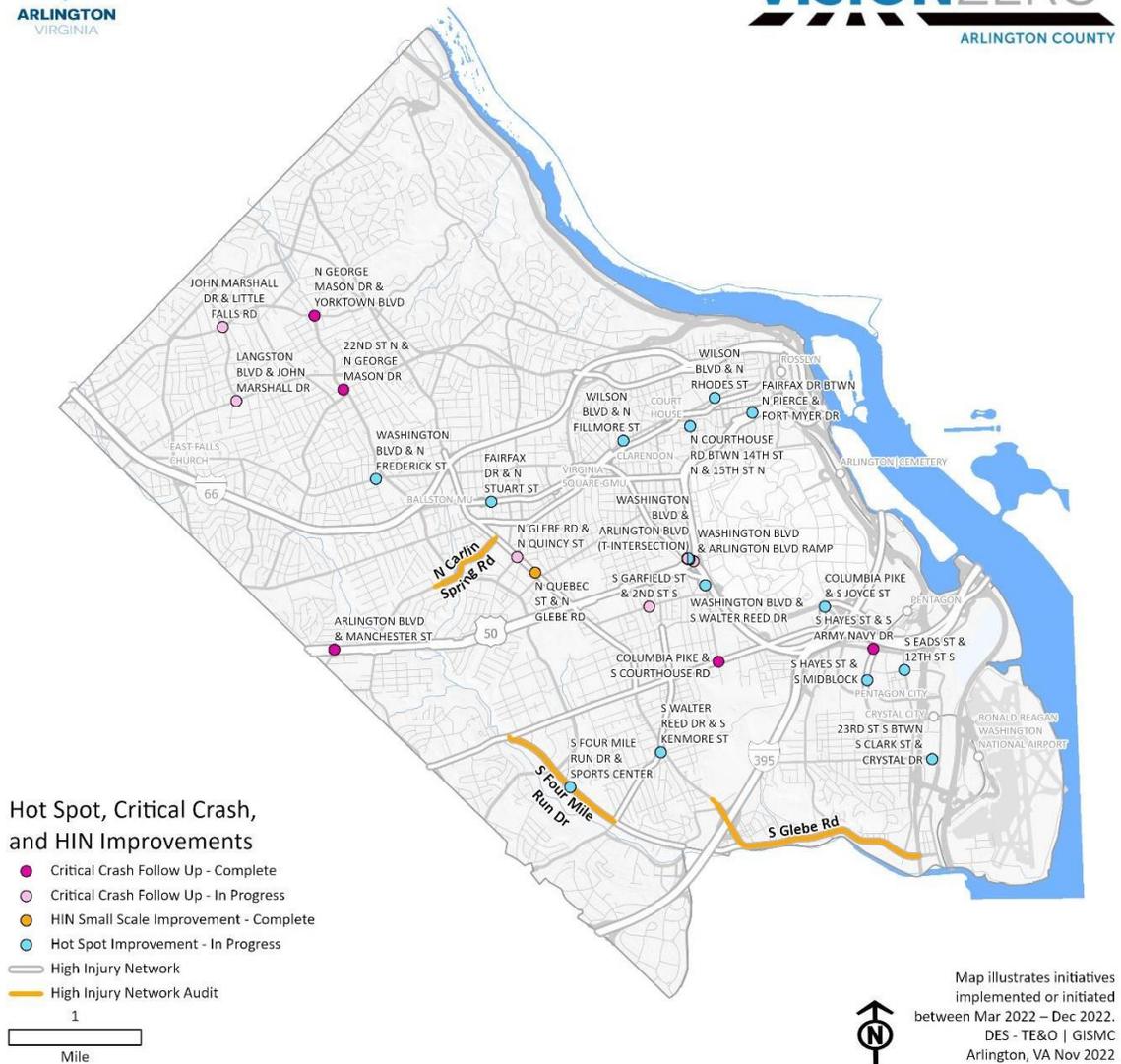
Seguimiento de la infraestructura

Esta sección incluye mapas y el progreso de los elementos de acción en los primeros seis meses el Año 2.

Mapas

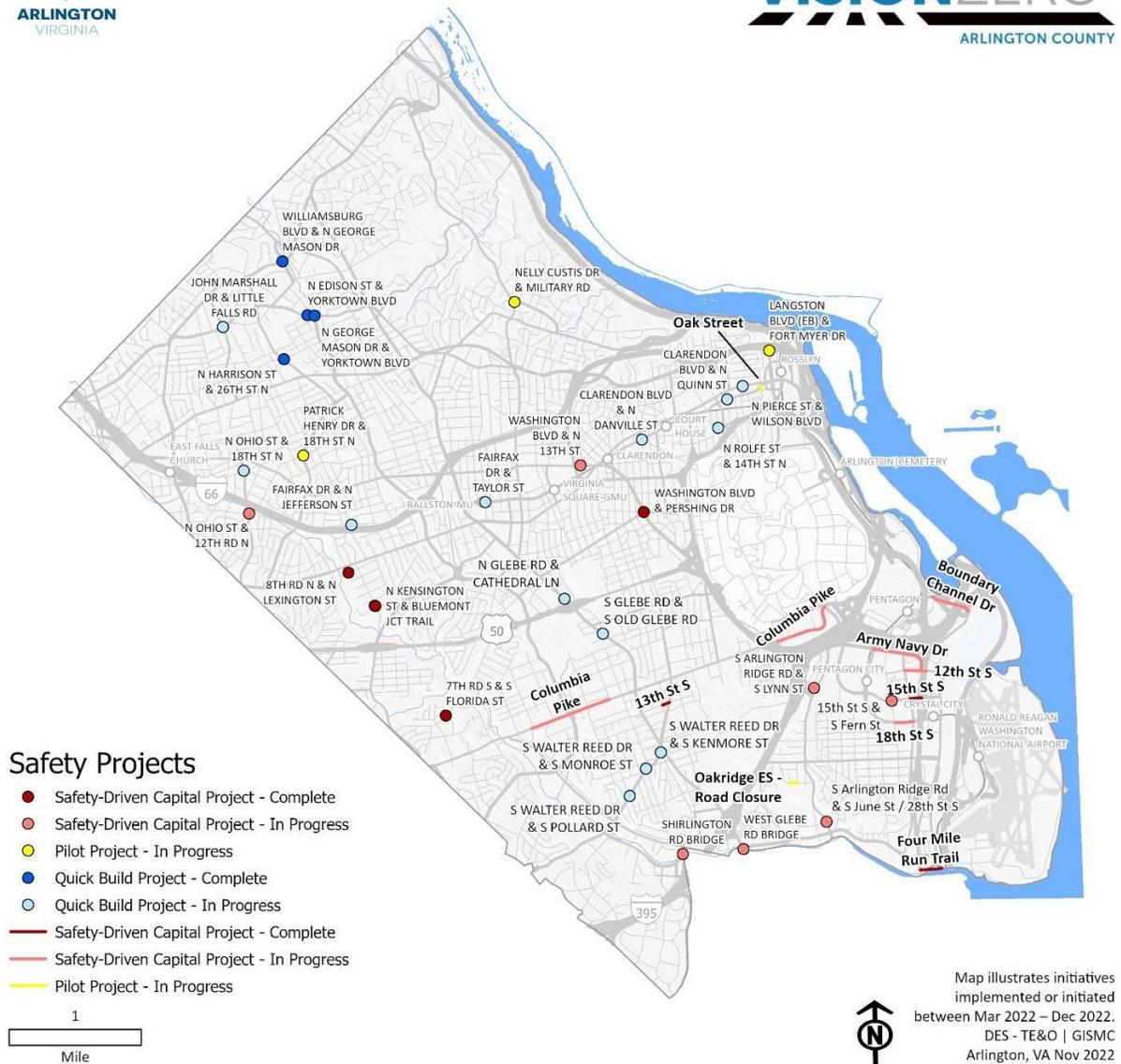
Mejoras de los puntos críticos, los accidentes críticos y la red de lesiones graves

Este mapa muestra el trabajo sistemático de Visión Cero relacionado con el programa de Puntos críticos, las revisiones y ajustes del corredor de la red de lesiones graves (HIN) y las acciones de seguimiento de los informes trimestrales de accidentes críticos (daños mortales o graves).



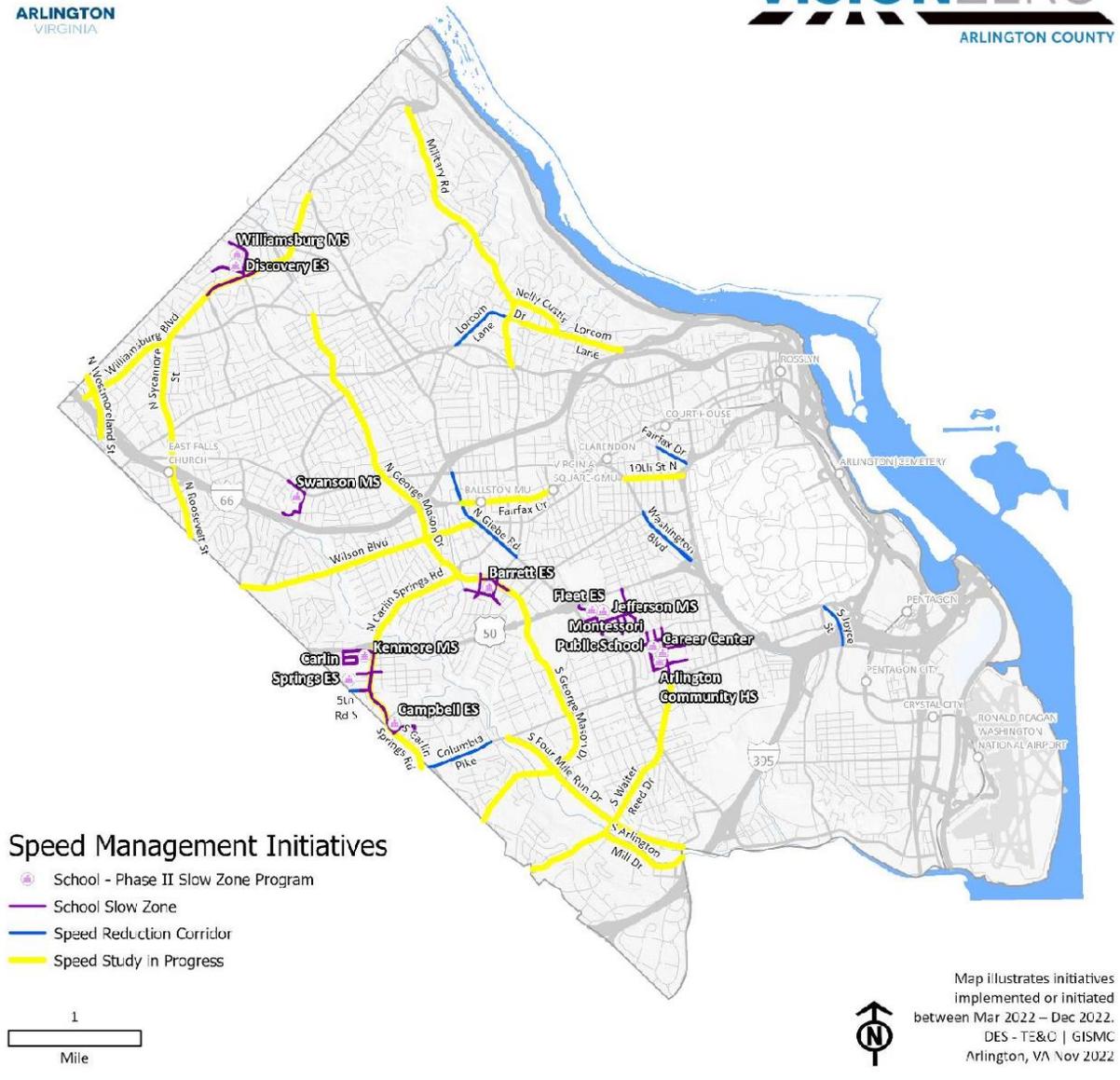
Otros proyectos de seguridad

Este mapa muestra los proyectos piloto de seguridad de Visión Cero (tanto en los puntos como en los corredores), los proyectos de construcción rápida de seguridad (mejoras a pequeña escala y de bajo presupuesto), y proyectos de capital identificados para abordar una o varias necesidades de seguridad.



Iniciativas para la gestión de la velocidad

Este mapa muestra las iniciativas para la gestión de la velocidad de Visión Cero llevadas a cabo en el Año 2. Este mapa también muestra la segunda ronda de proyectos de demostración de zonas escolares de baja velocidad que se implementarán en el Año 2, así como los estudios sobre la velocidad en los corredores.



Mantenerse conectado y comprometido

Un componente clave para el éxito de este programa es la comunicación y la colaboración de todas las partes interesadas. Animamos a los residentes del condado de Arlington, aquellos que viajan a través del condado y aquellos con un gran interés en la seguridad del transporte a participar en esta iniciativa de Visión Cero. A continuación, se presentan las muchas maneras de mantenerse conectado y comprometido a lo largo del proceso.

Sitio web

- <https://www.arlingtonva.us/Government/Programs/Transportation/Vision-Zero>
- Suscríbase a los boletines electrónicos de Visión Cero
- Obtenga más información sobre el programa Visión Cero de Arlington
- Vea más información sobre el equipo del proyecto de Visión Cero

Redes sociales

- [Twitter.com/ArlingtonVA](https://twitter.com/ArlingtonVA)
- [Facebook.com/ArlingtonVA](https://facebook.com/ArlingtonVA)
- [Instagram.com/arlingtoncountyva/](https://instagram.com/arlingtoncountyva/)
- [Nextdoor.com/agency-details/va/Arlington/Arlington-county](https://nextdoor.com/agency-details/va/Arlington/Arlington-county)
- [Flickr.com/photos/arlingtonva](https://flickr.com/photos/arlingtonva)

Otra información de contacto del condado de Arlington

- DES-TEO@arlingtonva.us
- 2100 Clarendon Blvd, Arlington, VA 22201
- 703.228.3000

Apéndices

Apéndice A

1. Gráficos de la Campaña de Mitigación de accidentes críticos

SLOW DOWN SAVE LIVES
Speeding saves an average of *only 2 minutes. But it could cost someone a life.*

Did you know?
1 in 4 crashes in Arlington involves speeding.

ARLINGTON VIRGINIA

EXPECT BIKES CHECK YOUR BLIND SPOTS
Look for and yield to bikes while turning right.

Did you know?
1 in 3 severe bicycle crashes in Arlington involves a vehicle making a right turn.

ARLINGTON VIRGINIA

EXPECT PEOPLE STOP FOR PEDESTRIANS
Arlington is one of America's *most walkable communities.*

Did you know?
1 in 3 severe or fatal crashes in Arlington involves a pedestrian.

ARLINGTON VIRGINIA

TAKE YOUR TIME TURNING LEFT
Wait for the gap.
Look for people crossing.

Did you know?
1 in 5 severe crashes in Arlington involves making a left turn.

ARLINGTON VIRGINIA

PLAN AHEAD DON'T DRINK & DRIVE
There is *no safe way* to drive drunk.

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

ARLINGTON VIRGINIA

FIVE WAYS

YOU CAN MAKE OUR ROADS SAFER



**SLOW DOWN
SAVE LIVES**



1 in 4 crashes in Arlington involves speeding.

**EXPECT PEOPLE
STOP FOR
PEDESTRIANS**



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

**PLAN AHEAD
DON'T
DRINK & DRIVE**



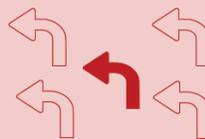
Drunk driving crashes are at least **twice** as likely to result in a serious injury or death.

**EXPECT BIKES
CHECK YOUR
BLIND SPOT**



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

**TAKE YOUR TIME
TURNING LEFT**



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



transportation.arlingtonva.us/vision-zero/

2. Cuadro de Actualización de los elementos de acción

| Obj | Elemento de acción | Referencias del desarrollo Estado |
|-------------------------|--|--|
| A1: Datos de accidentes | Conecta los informes de accidentes y llamadas por datos de servicios directamente desde el ACPD al DES. | Enlace en espera Los informes de accidentes del ACPD y las llamadas por servicios se han eliminado por motivos de seguridad. El personal del DES y del ACPD coordinarán el intercambio de datos en el futuro. |
| | Mejorar la capacitación de los oficiales de informes de accidentes utilizando los comentarios de la auditoría de datos y el análisis anual para asegurar la coherencia en la finalización del informe y geolocalización. | Completado en el Año 1: Cambios incorporados en la capacitación y los materiales |
| | Mejorar el acceso a los datos de accidentes informados por la Policía del Estado de Virginia y la Policía del Parque Nacional. | Se obtuvieron datos de accidentes de George Washington Memorial Parkway El condado está explorando el conjunto de datos e identificando los próximos pasos para integrar esta información con los datos de accidentes del condado. |
| | Obtener datos de accidentes de micromovilidad y utilizarlos para análisis. | Conjunto de datos de accidentes de micromovilidad en uso El conjunto de datos incluye información de los operadores de scooters e incluye información de quejas sobre scooters, lo que permite al condado entender los problemas de seguridad clave de los scooters. El personal también ha aprendido acerca de los accidentes de scooters a través de los registros de lesiones del hospital. El personal está coordinando con los ACCS y el ACPD las formas de entender mejor/abordar los accidentes relacionados con los scooters. |
| A2: Datos de respaldo | Conecta datos de citaciones de tránsito seleccionados directamente desde el ACPD al personal del DES para analizarlos y generar informes. | Enlace en espera Los datos de citaciones del ACPD se han eliminado por motivos de seguridad. El personal del DES y del ACPD coordinarán el intercambio de datos en el futuro. |
| | Recopilar y analizar datos como parte de investigaciones de seguridad que incluyan información de conducta y observaciones (p. ej., visitas del campo y al sitio). | 8 ubicaciones de recopilación de datos en el Año 2 El personal recopiló una variedad de datos de observaciones/conductuales y datos de velocidad, que incluyen estudios del antes y el después de proyectos permanentes y piloto. |
| | Conecta datos de volumen y velocidad para permitir un análisis de normalización/tasa de accidentes de todo el estado. | Completado en el Año 1: Normalización incorporada en las metodologías de análisis sistemático y de puntos críticos del 2022 Herramienta de normalización interna en progreso Herramienta interna para el análisis de la tasa de accidentes en desarrollo, pero sigue careciendo de datos de velocidad y volumen en todas las carreteras del estado. |
| | Crear una geodatabase de preocupaciones que la comunidad informó mediante los canales de comentarios de la comunidad para su uso en el análisis de la seguridad. | La solicitud de seguimiento es pública Para verificar el estado de las investigaciones informadas por la comunidad, visite el Portal de solicitud de servicio y diríjase a "Transparencia de datos" para visualizar nuestro Tablero de datos de servicio Solicitudes o Resultados de solicitudes de servicio de datos abiertos . |
| | Invertir en equipos "inteligentes" que respalden la recopilación de datos en las operaciones diarias. | 8 RRFB inteligentes instalados Los RRFB electrónicos rastrean el número de pulsaciones del botón. |
| | Obtener datos de hospitalización por lesiones de conductores de vehículos, ciclistas, conductores de scooters y peatones para complementar los datos de lesiones en los informes de accidentes. | Datos del hospital conservados/en uso El personal estableció un contacto con el centro de trauma de Virginia Hospital Center y está continuamente compilando y analizando datos mensuales sobre lesiones relacionadas con accidentes. También hemos estado trabajando para obtener datos de otros centros de trauma locales. Los resúmenes de datos se utilizan actualmente como parte del Análisis de la equidad del elemento de acción A4, que se publicará en el invierno/primavera del 2023. |

| Obj | Elemento de acción | Referencias del desarrollo Estado |
|----------------------------------|---|---|
| | 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. | <p>Completado en el Año 1: Inventario de aceras completo/Inventario de calles del vecindario completo</p> <p>Finalización del inventario de calles principales Después del éxito del inventario de calles del vecindario, lanzamos un inventario de todas las calles principales, que actualmente está terminando.</p> <p>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 del sistema y de planificación.</p> |
| A3: Análisis anual de accidentes | Realizar una revisión sistemática de los factores comunes en accidentes graves/mortales con datos de respaldo. | <p>Completado en el Año 1: Revisión sistemática de 2017-2019 completa Revisión sistemática de la documentación e implementación del plan en progreso de 2016-2020 El personal completó un análisis sistemático para el 2017-2019. Esto identificó factores de riesgo y ubicaciones comunes a nivel estatal. El personal actualizó el análisis sistemático de tres años, 2017-2019, con un análisis sistemático más profundo para el período de cinco años, 2016-2020, para investigar las relaciones entre la gravedad de los accidentes, los factores de riesgo, la infraestructura de transporte, los usos del suelo y los indicadores de equidad para entender mejor por qué/dónde ocurren los accidentes y utilizar esa información para predecir otras ubicaciones de alto riesgo. Los resultados de esta evaluación sistemática se publicarán en el invierno/primavera de 2023.</p> |
| | Revisar la Red de lesiones graves cada tres años utilizando los datos de tres años de lesiones graves/accidentes mortales y datos de respaldo. | <p>Completado en el Año 1: 4 auditorías de la HIN</p> <p>3 auditorías de la HIN completas El personal completó auditorías de seguridad preliminares de tres corredores de la red de lesiones graves en el Año 2: S Glebe Rd, N Carlin Springs Rd, y S Four Mile Run Dr, que se están documentando actualmente. Los hallazgos de las auditorías se documentan aquí.</p> <p>HIN actualizada en 2023 El personal de TE&O completó un análisis de la Red de lesiones graves de 2017-2019, que produjo la Red de lesiones graves actualmente en uso para brindar información a las auditorías y proyectos de priorización. El personal volverá a visitar y actualizar la HIN utilizando nuevos datos de accidentes a comienzos del 2023.</p> |
| | Realizar una revisión anual de puntos críticos. | <p>Completado en el Año 1: concluyó el Programa de puntos críticos del 2020</p> <p>Seguimiento del análisis de puntos críticos del 2020 (8 mejoras en progreso); Acciones del análisis de puntos críticos del 2022 (6g ubicaciones identificadas; 20 ubicaciones revisadas; 11 mejoras en progreso El personal hizo un seguimiento de las ubicaciones en progreso del Programa de puntos críticos del 2020. El personal está analizando las ubicaciones de puntos críticos del 2022 y desarrollando planes para abordar las preocupaciones de seguridad. Hasta ahora, se revisaron 20 ubicaciones y hay 11 mejoras propuestas en progreso.</p> |
| | Publicar un informe anual de accidentes que identifique patrones de accidentes anuales y a largo plazo utilizando datos policiales consolidados (ACPD/VDOT) que servirán como la fuente central para la generación de informes de accidentes del condado. | <p>Completado en el Año 1: se publicó el Informe anual de accidentes del 2021</p> <p>Informe anual de 2022 próximamente en 2023 El personal desarrollará el Informe anual de 2022 a comienzos del 2023.</p> |
| A4: Análisis de la equidad | Desarrollar mapas de indicadores relacionados con la equidad superpuestos con datos de accidentes, datos de respaldo y datos de inventario para identificar cómo la seguridad del transporte se relaciona con las áreas de disparidad. | <p>Mapeo, análisis e investigación en progreso El condado identificó un equipo interdisciplinario para colaborar en este análisis. Este trabajo incluye una revisión de problemas sistemáticos de accidentes en áreas con énfasis en la equidad, una revisión geográfica de preocupaciones que informó la comunidad, un análisis demográfico de los datos del centro de trauma del VHC y los orígenes de las personas involucradas en accidentes. También incluye la investigación y el compromiso de la comunidad para entender las causas fundamentales y las necesidades clave. Los resultados del análisis se publicarán provisionalmente en el invierno de 2022/23.</p> |

| Obj | Elemento de acción | Referencias del desarrollo Estado |
|---|--|---|
| | Utilizar el análisis de superposición para identificar proyectos de seguridad que cerrarán las brechas en el acceso al transporte seguro. | Acción próxima en 2023 Esta acción se identificará en el análisis mencionado anteriormente y comenzará en el 2023. |
| A5: Revisión de accidentes críticos | Participar en una revisión trimestral e interdisciplinaria de todos los accidentes críticos. | 8 reuniones desde la adopción del Plan de Acción Reuniones trimestrales (y especiales cuando sea necesario) |
| | Implementar elementos de acción de seguimiento teniendo en cuenta los hallazgos en las reuniones sobre accidentes críticos. | Completado en el Año 1: se revisaron 74 accidentes; se implementaron 7 cambios; se inició 1 campaña se revisaron 28 accidentes; se implementaron 5 cambios; se están evaluando 12 cambios en progreso Los cambios implementados incluyen: (1) Yorktown Blvd y N George Mason Dr, (2) N George Mason Dr y 22nd St N, (3) Army Navy Dr y S Hayes St, y (4) S Courthouse Rd y Columbia Pike, (5) Arlington Blvd y Manchester St |
| A6: Informes del programa de Visión Cero | Publicar un informe anual de Visión Cero para documentar los esfuerzos relacionados con la implementación del plan de acción, las estadísticas de accidentes, los resultados del Compromiso anual de comentarios sobre la seguridad y los impactos generales/oportunidades del programa. | Completado en el Año 1: se publicaron los Informes semestrales y anuales Información actualizada del programa Este es el segundo informe semestral, que cubre los primeros seis meses del Año 2. |
| | Publicar un panel de seguimiento de Visión Cero en el sitio web de Visión Cero que permita a los miembros de la comunidad revisar los datos de accidentes a través de un mapa y tablas interactivos. | Completado en el Año 1: se publicó el panel y, posteriormente, se mejoró Panel actualizado El panel en línea está actualizado con la última base de datos del VDOT (agosto de 2022). |
| 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 a lo largo del tiempo y en todas las demografías y ubicaciones. | Completado en el año 1: se desarrolló el formulario |
| | Realizar evaluaciones cada año recolectando respuestas de los residentes, trabajadores y visitantes en Arlington. | Completado en el Año 1: Compromiso completo; 1350 personas comprometidas Preparación del compromiso anual de 2023 en progreso El próximo compromiso tendrá lugar en la primavera de 2023 y utilizará el plan de compromiso del 2022 como modelo. |
| A8: Estudios del antes y el después | Revisar la eficacia de las medidas de mitigación de seguridad en el transporte al evaluar las condiciones antes y después de la implementación teniendo en cuenta las medidas establecidas de eficacia. | 1 análisis del antes y después completo/4 en progreso Completados: Tratamientos mejorados de cruces escolares. En progreso: RRFB, señalización de multa adicional por exceso de velocidad de \$200, zonas escolares de baja velocidad, y reducciones en los límites de velocidad. Resultados previstos a principios de 2023: El personal también planea iniciar análisis del antes y después adicionales en el Año 2. |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|-----------------------------|--|--|
| B1: Planificación principal | Comenzar una actualización del MTP, con todos los elementos modales combinados, que reconoce el programa y los principios de seguridad de Visión Cero como una de sus piedras angulares. | Trabajo de preplanificación en curso El equipo ha discutido métodos innovadores y lecciones aprendidas con jurisdicciones vecinas y ciudades pares de todo el país que recientemente han completado actualizaciones de sus MTP, que incluyen cómo incorporar los principios de Visión Cero. El personal está desarrollando un marco para abordar un MTP reorientado y, pendiente de aprobación interna, están en camino de lanzar una Solicitud de propuestas (RFP, por sus siglas en inglés) para solicitar el apoyo de consultores en 2023. |

| 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 el Año 1: se desarrolló la herramienta de clasificación de proyectos/Se incluyeron los criterios de seguridad Implementación en curso En el Año 1, el personal de la TPCPM desarrolló una herramienta de priorización de proyectos de capital para contribuir en el desarrollo e implementación del CIP del transporte. La herramienta pone un gran énfasis en los proyectos de salud y seguridad, especialmente aquellos con preocupaciones de seguridad conocidas y antecedentes de accidentes. Esta herramienta se utilizará como guía para el próximo CIP del FY23 en colaboración con TEyO y Tránsito y otras agencias dentro del condado donde los proyectos pueden superponerse.</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>3 estudios incluyen Visión Cero El estudio del corredor multimodal de South George Mason Drive y el estudio de la viabilidad del camino del Arlington Boulevard que se publicaron en la primavera del 2022 y avanzaron a la fase de desarrollo de concepto. Estos esfuerzos de planificación se centran en proporcionar opciones de transporte multimodal seguras y convenientes y reducir el riesgo de accidentes a través de instalaciones mejoradas para bicicletas y peatones, cruces más cortos y cómodos, carriles de viaje adecuados, fases de señal ajustadas, y mayor separación entre vehículos y usuarios no motorizados. El South George Mason Drive El estudio también está desarrollando mejoras para tres de las ubicaciones de puntos críticos de Visión Cero del condado: en las intersecciones de S George Mason Drive con Arlington Boulevard, Columbia Pike, y S Four Mile Run Drive. Además, el Plan de tránsito estratégico incluye los principios y acciones 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 planes y proyectos.</p> | <p>Próximamente El personal iniciará acciones sobre este elemento a medida que los proyectos de seguridad a mayor escala entren en el proceso.</p> |
| <p>B2: Revisión de planes/proyectos</p> | <p>Implementar un enfoque estándar y documentado para integrar la seguridad como prioridad en el proceso de revisión del desarrollo del plan de sitio privado mediante la incorporación de una revisión de la seguridad y un conjunto de recomendaciones en el análisis del transporte multimodal y en todo el diseño y revisión del proyecto.</p> | <p>Completado en el Año 1: se desarrolló un borrador del modelo del análisis de accidentes y seguridad 2 Planes de sitio de accidentes piloto y análisis de seguridad El personal desarrollará una metodología para incorporar revisiones de seguridad como parte de nuestras Evaluaciones de transporte multimodal (MMTA) para proyectos especiales de planes de sitio de excepción e inició un esfuerzo piloto para incluir estas revisiones en dos ubicaciones (sitios de 1616 Fort Myer Dr y Ballston Macys). Cuatro planes de sitio próximos, que están en proceso de análisis, incluirán tentativamente el análisis de seguridad en sus presentaciones de las MMTA.</p> |
| | <p>Documentar e implementar un enfoque estándar para realizar análisis de seguridad al inicio de un proyecto de mejora del capital de transporte.</p> | <p>NA El personal de planificación actualmente evalúa las condiciones y las necesidades de seguridad al inicio de la planificación de proyectos de capital. Formalizar un proceso estándar es un objetivo para 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 el Año 1: se revisaron 6 proyectos de parques/caminos (3 revisiones 100% completas) Se revisaron 5 proyectos de parques/caminos (2 revisiones 100% completas) (1) Parque Benjamin Banneker, proyecto de capital de parques, (2) proyecto de capital de parques del puente para peatones de Shirlington, (3) Long Bridge Connector, proyecto del VDOT, (4) conexión del camino de la intersección de S Glebe y Mt Vernon Ave, proyecto de capital de señalización, (5) nuevo parque en Amazon, proyecto de parques/ desarrollo</p> |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|---|---|---|
| B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad | Desarrollar e implementar criterios para revisar y priorizar proyectos de seguridad a gran escala/a largo plazo identificados a través de análisis de Visión Cero, auditorías de la HIN, revisiones de accidentes críticos o análisis de accidentes ad-hoc. | Completado en el Año 1: se desarrollaron criterios de evaluación para los proyectos de capital Se desarrollaron criterios de evaluación para proyectos de construcción rápida En el otoño de 2022, el personal desarrolló una herramienta básica de priorización para clasificar proyectos de seguridad de construcción rápida que considera si un proyecto está en la red de lesiones graves, si es punto crítico, si está dentro de un área con énfasis en la equidad, si está cerca de una zona escolar, y el alcance/escala del proyecto. |
| | Desarrollar un proceso para trasladar los proyectos de inversión a gran escala identificados mediante revisiones de seguridad del canal de inversión de capital e implementación. | Se desarrolló el proceso de programación de proyectos de capital El DES inició un proceso para incorporar proyectos de seguridad estratégicos y de construcción rápida al programa de proyectos de capital. El personal también lleva 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 el Año 1: 15 proyectos de construcción rápida 4 proyectos de construcción rápida completos; 13 en-progreso Vea una lista de los proyectos de construcción rápida en la Sección de Principales logros. En el Año 1, el equipo del proyecto completó 15 proyectos de construcción rápida. En los primeros seis meses del Año 2, hemos completado... |
| | Implementar proyectos de seguridad a gran escala y a largo plazo mediante el Programa del CIP. | 7 proyectos de capital completos/13 en progreso Vea una lista de los proyectos de capital de seguridad en el sitio web de Proyectos de capital de seguridad de Visión Cero . |
| B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad | Asegurar el financiamiento del programa de Visión Cero en el CIP para la acción inmediata y los proyectos de construcción rápida. | \$1.2 millones en el FY23 Mejoras de seguridad vial confirmadas en el CIP. |
| | Asegurar el financiamiento para proyectos de inversión a gran escala identificados a través del programa de seguridad. | Se programaron 2 proyectos de capital de seguridad (1) Debido a que el diseño de la parada de autobús flotante en N Rhodes St y Wilson Blvd requería más recursos y un cronograma más amplio que el previsto originalmente, el personal reprogramó el proyecto del programa de construcción rápida a un proyecto de capital de seguridad. (2) Debido al éxito del sendero peatonal piloto en Lorcom Lane, el personal programó un proyecto de capital de construcción de una acera completa. |
| | Mantener los recursos para los equipos y tratamientos introducidos por los proyectos de mejoras en la seguridad de Visión Cero. | Próximamente El personal del DES está desarrollando 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. | Se contrató 1 empleado a tiempo completo de Visión Cero/1 coordinador del programa a tiempo completo en selección El financiamiento para dos puestos a tiempo completo de Visión Cero se aprobó en el presupuesto del FY23. |
| | Solicitar subvenciones de forma estratégica, centrándose en la financiación de proyectos de seguridad a mayor escala y a más largo plazo. | Completado en el Año 1: \$95K otorgados en asistencia técnica para trabajos de seguridad Se otorgó el financiamiento para 5 proyectos de seguridad; se presentaron 5 solicitudes de financiamiento Los proyectos que recibieron financiamiento incluyen: (1) fondos de la NVTA para la entrada oeste de la Estación Ballston-MU Metrorail, (2) Fondos de la NVTC I-66 Commuter Choice para la entrada oeste de la Estación Ballston-MU Metrorail, (3) Fondos del programa State Revenue Sharing para la conversión de dos caminos de Fort Myer Drive, (4) Fondos de la Federal Bridge Formula para el puente de Mount Vernon Avenue sobre Four Mile Run, y (5) Fondos del programa State SGR Bridge para el puente de Mount Vernon Avenue sobre Four Mile Run. |
| 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 resultados. | 3 estudios de la velocidad de la HIN completos; 5 estudios de la velocidad de la HIN en progreso El personal identificó 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 30mph o más. |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|--|---|--|
| | Llevar a cabo una revisión de las velocidades y las velocidades permitidas en carreteras no interestatales en el condado con velocidades de 30MPH y superiores que considere las características de las carreteras y el uso del suelo y despliegue medidas de mitigación de la velocidad basadas en los resultados. | <p>Completado en el Año 1: se redujeron 7 límites de velocidad Se redujeron 7 límites de velocidad a 25mph; se iniciaron estudios de velocidad en 17 corredores Vea una lista de las actividades de gestión de la velocidad en la Sección de Principales logros del Informe principal.</p> |
| | Desarrollar y adoptar un proceso para reducir los límites de velocidad por debajo de los 25mph en las carreteras del condado. | <p>Completado en el Año 1: se adoptó e implementó el proceso; se implementaron 13 zonas escolares de baja velocidad de 20MPH Se planearon 12 zonas escolares de baja velocidad de 20MPH Proceso confirmado para reducir las velocidades por debajo de los 25mph. En el Año 1, instalamos zonas escolares de baja velocidad en 13 escuelas. En el Año 2 planeamos instalar zonas escolares de baja velocidad en 12 escuelas más.</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>Completado en el Año 1: se actualizaron 6 directrices Se publicó 1 directriz Las directrices actualizadas incluyen: (1) Directrices para narices de medianas. Todas las directrices se encuentran publicadas 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>7 directrices en desarrollo Hay tres nuevos conjuntos de directrices en desarrollo que es posible que se publiquen el 2022. (1) Mantenimiento del tránsito (MOT) durante la revisión del plan de construcción, (2) señalización de multa adicional por exceso de velocidad de \$200, (3) radares de velocidad en zonas escolares, (4) restricciones de camiones, (5) intervalos de prioridad para peatones (LPI), (6) cruces de intersecciones de caminos/calles, (7) zonas escolares.</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 revisaron 13 zonas escolares de baja velocidad/En preparación para 12 instalaciones de zonas escolares de baja velocidad El personal desarrolló un borrador de las directrices para zonas escolares de baja velocidad y las demostró en 13 escuelas en el Año 1. Dado los comentarios positivos de la comunidad, las APS y el ACPD, estamos llevando a cabo 12 nuevas remodelaciones en zonas escolares en el Año 2.</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>Completado en el Año 1: Priorización de la ubicación del guardia de cruce completa 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>Se publicó la primera generación de Caja de herramientas El personal abordó los comentarios sobre la Caja de herramientas de la comunidad recibidos a principios de 2022 y presentó el borrador revisado a las Comisiones de Transporte y Planificación en el verano de 2022. La primera generación de este documento "abierto" de la Caja de herramientas se encuentra disponible en la página de 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 las referencias de las herramientas El Informe Anual del Año 1 contenía el primer resumen anual de la implementación de las herramientas. También se encuentra publicado en la página de Herramientas y Directrices. El personal actualizará la Caja de herramientas cuando se produzcan las directrices o estándares de las herramientas o cuando sea necesario agregar o quitar una herramienta.</p> |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|--|--|--|
| | <p>Establecer una metodología para implementar proyectos piloto. La metodología deberá incluir supervisión y evaluación basadas en datos/contribuciones públicas recopilados en el proyecto piloto.</p> | <p>Completado en el Año 1: <u>Proceso piloto desarrollado</u>; 2 proyectos piloto completos 5 proyectos piloto en progreso <u>Los proyectos piloto</u> en progreso incluyen: (1) Mejoras en la transitabilidad de Oak St; (2) Rotondas temporales en Nelly Custis y Military; (3) Mejoras en el cruce de Fort Myer y Langston Blvd, (4) Mejoras en el cruce escolar de Patrick Henry Dr y 18th St S, y (5) cierre temporal de la carretera de Oakridge Elementary School</p> |
| | <p>Realizar revisiones globales de todo el sistema de las herramientas implementadas e implementar actualizaciones para garantizar tratamientos de seguridad consistentes y equitativos en todo el condado.</p> | <p>Completado en el Año 1: se evaluaron 6 herramientas; se actualizaron 1537 ubicaciones Se programó la evaluación de 2 herramientas (1) cruces controlados (actualización a marcas de alta visibilidad) y (2) barreras de hormigón.</p> |
| <p>B8: Aplicación equitativa/basada en datos</p> | <p>Usar datos de velocidad/accidentes en combinación con información de la comunidad para identificar e implementar la aplicación automatizada, que incluye cámaras de luz roja y radares en escuelas o en zonas de trabajo (ubicaciones permitidas por la Ley de VA).</p> | <p>Completado en el Año 1: Se adoptó la <u>Ordenanza de radares</u> 6 instalaciones de luces rojas en progreso En el Año 1, el personal recomendó seis nuevas intersecciones con cámaras de luz roja, que actualmente están bajo revisión para su aprobación por el VDOT. Contratación de revendedores de radares de velocidad en progreso El personal está trabajando para conseguir un proveedor y crear directrices para la colocación de radares.</p> |
| | <p>Explorar opciones de control o cumplimiento nuevas y/o automáticas.</p> | <p>Próximamente No se tomaron acciones oficiales sobre este elemento aún debido a limitaciones legales</p> |
| | <p>Revisar e informar los datos demográficos recopilados a través de las actividades de cumplimiento en todo el condado.</p> | <p>Se revisaron datos; No se identificaron desproporcionalidades Puede encontrar información demográfica de las paradas de tránsito en el Portal de Datos abiertos de Virginia.</p> |
| <p>B9: Mantenimiento de las instalaciones</p> | <p>Controlar y ajustar las estrategias de mantenimiento cuando el personal o la comunidad identifiquen un problema de seguridad.</p> | <p>En progreso El personal revisa y responde de forma activa a las preocupaciones de mantenimiento informadas a través del Portal de Solicitud de servicio, así como a las llamadas y mensajes entrantes.</p> |
| | <p>Identificar e implementar mejoras en la seguridad a través del proceso de repavimentación anual del condado mediante una metodología estandarizada y transparente.</p> | <p>Completado en el Año 1: Más de 10 000 pies lineares de elementos de diseño nuevos o mejorados; más de 450 mejoras en los cruces, más de 50 mejoras en los bordillos o rampas, más de 4000 pies lineares de carriles de bicicleta o contenedores Repavimentación/remarcado en progreso; 3.86 millas de carriles de bicicleta o contenedores nuevos o mejorados El personal del DES repavimentó, remarcó, y actualizó más de 154 400 pies (72.4 millas de carril) de carretera en el esfuerzo de repavimentación del 2022. El personal estableció un proceso anual de compromiso público para comunicar y obtener aportes para los proyectos de repavimentación.</p> |
| <p>B10: Diseño del Mantenimiento del tránsito y Construcción activa</p> | <p>Asegurar la coordinación cuando se está desarrollando un parque, un camino u otro espacio público para garantizar un espacio seguro y la continuidad tanto de los viajes motorizados como no motorizados.</p> | <p>Completado en el Año 1: se revisó un total de 180 MOT/se revisaron 8 MOT con DPR se revisaron 90 MOT /se revisaron 3 MOT con DPR El personal del DES revisa las características de seguridad de estos MOT como parte de las revisiones de planes públicos y privados. Las revisiones del MOT que también se realizaron en colaboración entre el DES y DPR incluyen las siguientes: (1) Subestación Dominion por el camino de Four Mile Run (más el VDOT), (2) Camino de Four Mile Run: Puente para peatones de Shirlington, (3) WyOD Trail: Sparrow Pond</p> |
| | <p>Solicitar un límite de velocidad temporal más bajo (al menos 5mph más bajo que la velocidad permitida) en las zonas de trabajo, comenzando con los proyectos revisados por el condado.</p> | <p>En progreso Límites temporales de velocidad más bajos aplicados caso por caso, normalmente en construcciones a largo plazo, construcciones en arterias que afectan 2 o más carriles de viaje en una dirección, áreas de construcción que proponen nuevos elementos como cruces (RRFB temporales), y zonas de construcción compleja debido a las restricciones del derecho de paso.</p> |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|----------|--|---|
| | Desarrollar una directriz del plan de MOT que mejore las consideraciones de seguridad para todos los modos en los proyectos de construcción públicos y privados, que incluya una política para reducir los límites de velocidad en las áreas de trabajo. | Borrador de las directrices en progreso El personal desarrolló las directrices preliminares del MOT, presentó el borrador al Comité Asesor de Bicicletas y al Comité Asesor de Peatones en el Año 1, y posteriormente actualizó el borrador. La revisión final y la publicación están pendientes debido a la disponibilidad de 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. | En progreso El DES está trabajando en la capacitación de un equipo de inspectores que apoyará los objetivos del esfuerzo de Visión Cero para las inspecciones de sitios y el MOT. Se mejoró el Portal de Solicitud de servicio para incluir la generación de informes del MOT En el Año 2, el personal actualizó el Portal de Solicitud de servicio en línea al añadir una manera de informar problemas con los planes de MOT, que ayuda al condado. Hasta ahora, se presentaron 214 solicitudes con un promedio de 8 días de conclusión del caso. |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|--|---|---|
| C1: Compromiso de seguridad en curso | Proporcionar oportunidades de compromiso público y de las partes interesadas específicas para el programa de Visión Cero una vez que el Plan de Acción esté implementado. | Completado en el Año 1: 8 compromisos de seguridad 4 compromisos en progreso Cuatro compromisos en progreso: (1) piloto en N Oak St, (2) piloto en Patrick Henry Dr y 18 th St N, (3) cierre piloto de Oakridge Road, (4) rotonda piloto en Nelly Custis/Military. |
| | Priorizar el compromiso con grupos de usuarios vulnerables o de difícil acceso en los esfuerzos o proyectos relacionados con la seguridad del transporte, lo que incluye asegurarse de que la información esté disponible para las personas de diferentes idiomas y habilidades. | Completado en el Año 1: compromiso anual de seguridad; tres grupos focales Compromiso accesible en curso El equipo de Visión Cero traduce el material de compromiso público y comunicación en diferentes idiomas en función del alcance y la escala del esfuerzo. El contenido de nuestro sitio web también se diseñó para que se traduzca de forma automática. Actualmente, estamos en las etapas de planificación para el Compromiso anual de seguridad del Año 2, que incluirá más compromiso con las áreas de difícil acceso. |
| C2: Canales accesibles de comentarios | Fusionar la atención al cliente y las comunicaciones del condado de Arlington (C3) e Informe un problema para crear una herramienta única fácil de encontrar/usar/rastrear en el sitio web del condado. Proporcionar enlaces e información de contacto para garantizar que este canal esté disponible para todas las personas. | Completado en el Año 1: se integró el "Formulario de Investigación de transporte" en el Portal de Solicitud de servicio Se agregaron enlaces a sitios web; tarjetas comerciales impresas En el Año 2, el DES y el ACPD incorporaron enlaces a la plataforma de informes en línea en nuestros sitios web para facilitar su búsqueda. También desarrollamos "tarjetas comerciales" con un código QR que se conecta con la herramienta de informes, que se están distribuyendo en los principales eventos públicos para aumentar la conciencia. |
| | Completar la revisión y respuesta oportuna a las preocupaciones presentadas en el canal de informes de la comunidad. | Completado en el Año 1: 3079 solicitudes públicas con un promedio de finalización de 12-días 2137 solicitudes de servicio públicas con un promedio de finalización de 14-días Desde el 1.º de abril hasta el 31 de octubre de 2022 hubo 2137 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para completar una solicitud de servicio fue de 10,7 días laborables (excluyendo fines de semana/vacaciones)/ 13,5 días calendario. |
| C3: Comunicaciones del programa de Visión Cero | Mantener un sitio web completo de Visión Cero que se actualiza con frecuencia con materiales educativos, actualizaciones de proyectos, recursos, informes de progreso, próximos eventos, datos/mapas de accidentes de cara al público, un panel de seguimiento de Visión Cero, un seguimiento de los elementos de acción e información de contacto. | Completado en el Año 1: Transición a una nueva plataforma web; se añadieron 6 subpáginas Actualizado dos veces al mes; reorganización completa Durante el Año 2, el personal actualizó el sitio dos veces al mes e hizo un esfuerzo general de reorganización de contenidos para asegurarse de que la información sea fácil de encontrar en el sitio. |
| | Desarrollar y conservar una listserv de Visión Cero que difunda información | Completado en el Año 1: se enviaron 11 boletines de noticias |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|--|--|---|
| | sobre proyectos y programas en curso que se relacionan con la seguridad en el transporte. | Se enviaron 6 Boletines de noticias; 1758 de suscriptores El condado envía un boletín de noticias bilingüe de Visión Cero por mes; El número de suscriptores (1758 hasta abril de 2022) aumentó en 216 desde abril de 2022. |
| | 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 del transporte. | En Progreso El Grupo de Partes interesadas interdepartamentales ha estado compartiendo mensajes de Visión Cero a través de correos electrónicos del condado y canales de redes sociales. |
| C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad | Desarrollar comunicaciones periódicas para audiencias específicas (p. ej., focos de tendencia a accidentes) para ayudar a aumentar la conciencia de los problemas de seguridad en el transporte y utilizar los programas de extensión dirigidos por el condado existentes para compartir esta información. | Campaña de mitigación de accidentes críticos en curso El personal está utilizando los resultados de las reuniones sobre los accidentes críticos, el análisis de puntos críticos y el análisis del sistema para destacar las tendencias de accidentes y dirigir las comunicaciones y el compromiso a las audiencias afectadas. El primero de este esfuerzo es la Campaña de Mitigación de accidentes críticos con otras más en el Año 2. |
| | Compartir materiales de campañas de educación y comunicaciones regionales, estatales o federales para maximizar el alcance al compartir mensajes e información. | Completado en el Año 1: se compartió 1 campaña regional; se organizó 1 evento Se compartieron 9 campañas Los ACPD llevaron a cabo la difusión y promoción por redes sociales de eventos en colaboración con el MWCOG (regional), el DMV (estatal) y la NHTSA (federal). |
| | Proporcionar educación sobre el transporte y ayudas a la comunidad. | Completado en el Año 1: 55 clases y eventos con más de 2800 asistentes; 25 campañas que alcanzan a miles Más de 40 clases y eventos con asistentes; más de 1180 campañas que alcanzan a cientos; se compartieron 21 campañas; se inspeccionaron 305 asientos de autos Vea una lista de las clases/eventos y otras campañas de divulgación en la Sección de Principales logros. |
| | Adaptar los esfuerzos de educación para abordar las conductas negativas de los usuarios de transporte identificadas a través del análisis sistémico de accidentes (p. ej., conducir bajo la influencia, exceso de velocidad y conducción distraída) a través de campañas de difusión específicas. | Campaña de mitigación de accidentes críticos en progreso; alcance estimado de 150 000 personas/mes El personal utilizó los resultados del análisis de accidentes sistémicos para crear mensajes específicos y los comparte activamente entre las plataformas de comunicación (redes sociales, carteles, anuncios en línea, anuncios en los periódicos locales, y a través de listservs del condado y de las APS). El alcance mensual estimado es de más de 150 000 personas. |
| | 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 progreso El personal está trabajando para obtener un conjunto de datos sobre la velocidad y los delitos más completo para el condado. Discutiremos la integridad del conjunto de datos y el formato más adelante en el Año 2 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 que participan activamente (1) Departamento de Bomberos, (2) Oficina del Administrador, (3) Oficina de Servicios de Desarrollo, (4) Departamento de Policía, (5-9) Departamento de Servicios Ambientales: Tránsito, TE&O, Aguas, Alcantarillas, Calles, TPCPM, ACCS (ATP + BikeArlington + WalkArlington), (10-11) CPHD: Programa de los vecindarios de Arlington, Planeamiento actual, (12) Departamento de Servicios Humanos: Sanidad pública, Gestión de Emergencias, (13) Comunicaciones, (14) Seguridad Pública |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|--|---|---|
| | 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 documentar el progreso. | Completado en el Año 1: 6 reuniones 2 reuniones El personal llevó a cabo dos reuniones en el Año 2: junio de 2022; octubre de 2022. |
| | 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. | Materiales de capacitación en progreso El personal está trabajando para crear un video de educación del personal para la comprensión y capacitación de Visión Cero para todo el personal del condado y los contratistas, que se espera lanzar en el invierno/primavera de 2023. |
| D2: Departamento de Transporte de Virginia | Participar en una reunión trimestral para abordar cuestiones de seguridad, puntos críticos, áreas específicas o con énfasis, o proyectos sobre carreteras mantenidas por el VDOT. | Completado en el Año 1: 3 reuniones; 2 proyectos de construcción rápida; 3 mejoras en corredores; 14 mejoras en cruces 1 reunión; 11 iniciativas de seguridad en curso Vea una lista detallada de actividades en la Sección de Principales logros. |
| | Colaborar con el VDOT para reducir la velocidad y los límites de velocidad en las carreteras mantenidas por el VDOT. | 1 límite de velocidad reducido; 1 estudio de velocidad en progreso El personal de Arlington está evaluando las velocidades de dos corredores del VDOT: Glebe Rd y Old Dominion Dr. Arlington completó el estudio de velocidad en Glebe Rd, el VDOT aprobó el cambio en el límite de velocidad e instaló las nuevas señalizaciones en noviembre de 2022. El condado está recopilando datos en Old Dominion Dr para prepararse para llevar a cabo un estudio de velocidad formal que se coordinará con el VDOT. |
| D3: Coordinación de agencias regionales | Participar en actividades regionales de visión Cero o de programas de seguridad para compartir prácticas de seguridad y lecciones aprendidas en todos los programas de seguridad en el transporte de la región de DC. | Completado en el Año 1: 9 reuniones con socios regionales/Se organizó la Street Smart Campaign Kick-off 2 reuniones con socios regionales; 3 eventos regionales El equipo de Visión Cero se presentó en los siguientes eventos: (1) Webinar sobre la iniciativa de líderes electos regionales de Schar School para reducir muertes y lesiones por accidentes de tránsito, (2) Cumbre de Ecosistemas amigables con la edad de 2022 de la Universidad George Washington, and (3) Tour en bicicleta WTS-ITE-COMTO. El personal también asistió a las reuniones regionales de coordinación de Visión Cero y a las reuniones del Subcomité de Seguridad en el transporte del MWCOG que comparte datos, información y estrategias para mejorar la seguridad de otras jurisdicciones locales. |
| | Participar en reuniones y comunicaciones sobre temas de seguridad en el transporte con agencias regionales. | En progreso Además de las reuniones del subcomité del MWCOG mencionadas anteriormente, el equipo de Tránsito se reúne regularmente con un grupo para conversar sobre proyectos, específicamente, el funcionamiento del servicio de autobús regional en áreas donde el MOT obliga a reubicar a los autobuses. |
| D4: Promoción legislativa | Identificar una agenda de política legislativa antes de la sesión legislativa de cada año y coordinar esa agenda con el representante legislativo del condado para desarrollar asociaciones y promover los temas de la agenda para su consideración en la Asamblea General. | Completado en el Año 1: Paquete legislativo Presentado a la Asamblea General Paquete legislativo bajo consideración El personal presentó un paquete legislativo de 2023 para que la Junta del condado lo revise y realice un debate en la audiencia pública que se llevó a cabo el 12 de noviembre. La Junta del condado llevará a cabo una sesión de trabajo con la delegación de la Asamblea General el 6 de diciembre y considerará la adopción final del paquete legislativo de 2023 en su reunión. el 17 de diciembre |
| D5: Partes interesadas | 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 permanecer comprometidos en el proceso y brindar comentarios para el programa. | 25 grupos representados Se llevará a cabo una reunión semestral con el ESG (abierto al público) el 6 de diciembre. Entre los participantes se incluyen los siguientes: Comité Conjunto sobre Elecciones de Transporte de las APS; Comité Asesor sobre Elecciones de Transporte de las APS; Comité Asesor de Bicicletas; Comisión Asesora de Discapacidad; Comité Asesor de Peatones; Comité Asesor de Tránsito; Comisión de Transporte; Comisión de Calles Completas de los Vecindarios; Comisión de Conservación de Ambiente y Energía y Cambio Climático; Comisión sobre la Tercera Edad; Comisión de Parques y Recreación; Comisión de Planeamiento; Comité de Revisión de Plan de Sitio; Comisión de Vivienda; Civic |

| Objetivo | Acción | Referencias del desarrollo Avisos |
|-----------------------------|---|--|
| | programa una vez que se implemente el programa de Visión Cero. | Federation; Asociación de Ciclistas del Área de Washington; Ballston Business Improvement District; National Landing Business Improvement District; Rosslyn Business Improvement District; Columbia Pike Revitalization Organization; Pike Presidents Group; Langston Boulevard Alliance; Arlington Families for Safe Streets |
| | 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. | Completado en el Año 1: 10 iniciativas; 2 esfuerzos de promoción Intercambio de información y diversos esfuerzos y eventos de promoción Vea una lista de las iniciativas y esfuerzos en la Sección de Principales logros. |
| | Mejorar la seguridad del transporte alrededor de las escuelas mediante la realización de auditorías de las zonas o intersecciones escolares para identificar áreas para mejorar las condiciones de seguridad o remodelar las zonas escolares teniendo en cuenta las nuevas directrices sobre zonas escolares. | Completado en el Año 1: 6 intersecciones revisadas; 4 proyectos pilotos identificados; 13 actualizaciones de zonas escolares; 18 auditorías de caminatas Se identificaron 2 proyectos pilotos; Se actualizaron 12 zonas escolares; se hicieron 2 borradores de directrices Vea la Sección de Principales logros para conocer más detalles sobre las iniciativas. |
| D6: Proveedores de servicio | 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. | En progreso El personal del condado está desarrollando los requisitos de Visión Cero para integrarse en los contratos y un cronograma para la integración. |
| | 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. | Completado en el Año 1: se establecieron 6 contactos: reuniones establecidas sobre las prácticas recomendadas en las zonas de recogida/descarga; se organizaron 2 eventos con más de 30 personas Se emitieron todos los permisos disponibles (1000) para e-bikes sin anclaje; se instalaron 64 corrales de micromovilidad Los ACCS están trabajando directamente con las e-bikes y compartieron proveedores de servicios de micromovilidad para promover la conducción segura y estacionamiento de e-bikes y scooters. Los ACCS instalaron 64 corrales en lo que va del Año 2 y han identificado más de 30 ubicaciones para su futura instalación. También organizaron eventos de educación para promover la conducción segura. |
| | Establecer relaciones con servicios de transporte y entrega para mejorar las operaciones en la acera y permitir una rápida coordinación sobre cuestiones de seguridad. | Próximamente No se tomaron acciones sobre este elemento aún. |
| | 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. | Completado en el Año 1: 2 contactos establecidos |