

# Informe de mitad de año 2025 de Visión Cero

Departamento de Servicios  
Ambientales (DES)

Ingeniería y Operaciones de  
Transporte (TE&O)

Septiembre 2025



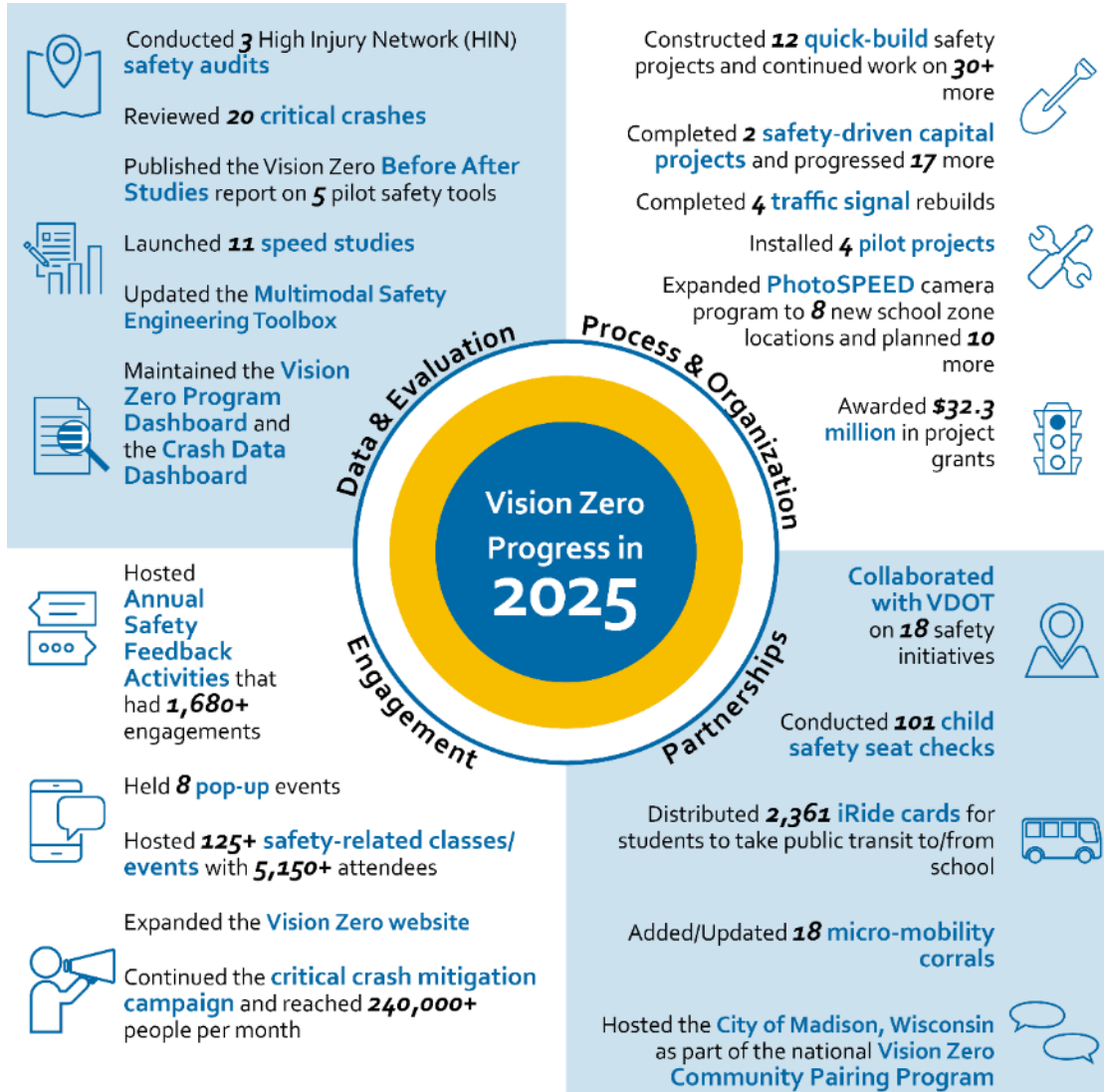
# ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>3</b>
RESUMEN DE ACTIVIDADES DE VISIÓN CERO .....	3
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
VISIÓN CERO EN EL CONDADO DE ARLINGTON .....	5
CRONOGRAMA DEL PROGRAMA .....	5
<b>RENDIMIENTO DEL PROGRAMA</b> .....	<b>6</b>
MEDIDAS DE RENDIMIENTO .....	6
<b>2025: PRINCIPALES LOGROS</b> .....	<b>10</b>
1. CATEGORÍA A: ANÁLISIS DE DATOS .....	10
2. CATEGORÍA B: PROCESO Y ORGANIZACIÓN.....	15
3. CATEGORÍA C: PARTICIPACIÓN.....	24
4. CATEGORÍA D: ASOCIACIONES.....	28
RECONOCIMIENTOS E INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS .....	33
<b>RESUMEN DE LOS COMENTARIOS ANUALES SOBRE SEGURIDAD</b> .....	<b>35</b>
DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTIVIDADES .....	35
COMENTARIOS DESTACADOS.....	36
CÓMO USAMOS SUS COMENTARIOS.....	36
<b>ANÁLISIS DEL ANTES Y DESPUÉS</b> .....	<b>37</b>
<b>2025: PRÓXIMAMENTE</b> .....	<b>39</b>
ACTUALIZACIONES DEL PLAN DE ACCIÓN.....	39
1. CATEGORÍA A: ANÁLISIS DE DATOS .....	39
2. CATEGORÍA B: PROCESO Y ORGANIZACIÓN.....	41
3. CATEGORÍA C: EXISTENTES.....	45
4. CATEGORÍA D: ASOCIACIONES.....	45
<b>APÉNDICES</b> .....	<b>47</b>
1. GRÁFICOS DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES GRAVES (CCM) .....	47
2. MATERIALES Y GRÁFICOS EMERGENTES.....	49
3. CUADRO DE ACTUALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE ACCIÓN .....	51

# Resumen ejecutivo

## Resumen de actividades de Visión Cero

El gráfico y la tabla siguientes muestran un resumen de las actividades llevadas a cabo hasta junio de 2025.



### Resulting Infrastructure Improvements

- ✓ Installed **tactical safety treatments** at **4** downhill bike lane/right turn conflict locations
- ✓ Installed **Rectangular Rapid Flashing Beacons (RRFBs)** at **2** crosswalk locations
- ✓ Implemented **3** permanent and **2** tactical **curb extensions** at **5** intersections
- ✓ Installed a **floating bus stop** at **1** intersection
- ✓ Implemented **tactical median closure** in collaboration with **VDOT**
- ✓ Built a **pedestrian refuge island** at **1** intersection
- ✓ Added a **protected bike box** and new **green bike markings** at **1** intersection

## Principales logros en 2025 a la fecha

- Publicamos el Informe Anual de Accidentes de Visión Cero 2024
- Realizamos 3 [Auditorías de seguridad en las HIN](#)
- Seguimos implementando los puntos de acción del [Análisis de la equidad en la seguridad del transporte](#)
- Analizamos 20 ubicaciones de [accidentes críticos](#)
- Publicamos el informe de los [Estudios del Antes y el Después de Visión Cero](#) sobre 5 herramientas de seguridad
- Mantuvimos el [Panel de control del programa Visión Cero](#) y el [Panel de datos de accidentes](#)
- Recibimos más de 660 respuestas en formularios de comentarios y más de 1,000 interacciones en persona durante la [Iniciativa anual de participación en seguridad](#)
- Coordinamos con el [VDOT](#) en 18 iniciativas de seguridad
- Publicamos el [Informe Anual de Visión Cero 2024](#)
- Construimos 12 [proyectos de seguridad de construcción rápida](#)
- Completamos 2 [proyectos de capital de seguridad](#) y recomendamos 3 nuevos proyectos de capital
- Completamos 4 [mejoras de semáforos](#)
- Recibimos \$32.3 millones del programa de subvenciones Smart Scale District
- Analizamos todas las carreteras de  $\geq 30$  mph del condado y recomendamos reducir el límite de velocidad en 5 corredores
- Actualizamos la [Caja de herramientas de ingeniería de la seguridad multimodal](#)
- Instalamos 4 [proyectos piloto](#) incluyendo un cierre táctico de la mediana en la intersección de la Ruta 50 y Highland St, y tratamientos tácticos de seguridad en 4 carriles bici/vías de giro a la derecha cuesta abajo
- Pedimos la opinión de la comunidad sobre:
  - o La ronda 2 del proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad
  - o El proyecto piloto de seguridad de la plataforma temporal de autobuses
  - o La fase 2 de participación de la [actualización del plan integral](#) del condado
- Pusimos en marcha 11 estudios de velocidad en las carreteras del VDOT
- Ampliamos el [Programa de cámaras de control de velocidad](#) (PhotoSPEED) a 8 zonas escolares
- Organizamos 10 eventos comunitarios emergentes
- Organizamos más de 125 eventos con más de 5,150 asistentes
- Realizamos 101 [controles de sillas de seguridad para niños](#)
- Distribuimos 2,361 [tarjetas iRide](#) para que los estudiantes viajen en transporte público
- Continuamos con la [campaña de mitigación de accidentes críticos](#) y llegamos a ~240,000 personas por mes
- Llevamos a cabo 30 iniciativas de recopilación de datos y observación dirigidas por el personal
- Añadimos o actualizamos 18 [corrales para micromovilidad](#)
- Recibimos al equipo Vision Zero de Madison, Wisconsin, como parte del [Programa nacional de trabajo entre comunidades de Visión Cero](#)

## Próximamente en 2025

- Actualizar el Plan de Acción de Visión Cero para su adopción como objetivo en 2026
- Realizar las 3 [Auditorías finales de seguridad en la HIN](#)
- Revisar y actualizar la HIN del condado
- Cambiar a un ciclo de análisis de un año para los [Puntos de Acción de Visión Cero](#) e identificar nuevos puntos de acción para 2025
- Revisar los indicadores de equidad del [Análisis de la equidad en la seguridad del transporte](#) e integrar los puntos de acción en la actualización del plan de acción
- Continuar la iniciativa de planificación [Transportation Future de Arlington](#)
- Continuar con el diseño y la construcción de más de 30 [proyectos de construcción rápida de seguridad](#)
- Terminar o avanzar con más de 17 [proyectos de capital de seguridad](#)
- Continuar los 11 estudios de velocidad en las carreteras del VDOT
- Ampliar el [proyecto piloto de reductores de velocidad](#) tácticos a 7 nuevas ubicaciones.
- Lanzar el [proyecto piloto de control de la velocidad](#) en 13 ubicaciones seleccionadas
- Recoger datos del antes y el después y opiniones de la comunidad sobre los [proyectos piloto](#) del cierre de la mediana y el conflicto entre el carril bici cuesta abajo y el giro a la derecha
- Ampliar [PhotoSPEED](#) a 10 nuevas zonas escolares
- Supervisar y repasar las iniciativas de [control automatizado de la seguridad](#)
- Pavimentación y repavimentación anual
- Avanzar con la revisión de las pautas de diseño de mantenimiento del tráfico (MOT) para las zonas de obras en curso
- Pedir opiniones a la comunidad sobre 3 [Proyectos piloto de Calles compartidas](#) (dirigidos por Neighborhood Complete Streets)
- Continuar con la [Campaña de reducción de accidentes graves](#)
- Trabajamos con el [VDOT](#) en iniciativas de seguridad
- Colaborar con el Paquete Legislativo de 2026
- Confirmar a los representantes del [Grupo de partes interesadas externas](#) y su participación para la actualización del Plan de acción

# Introducción

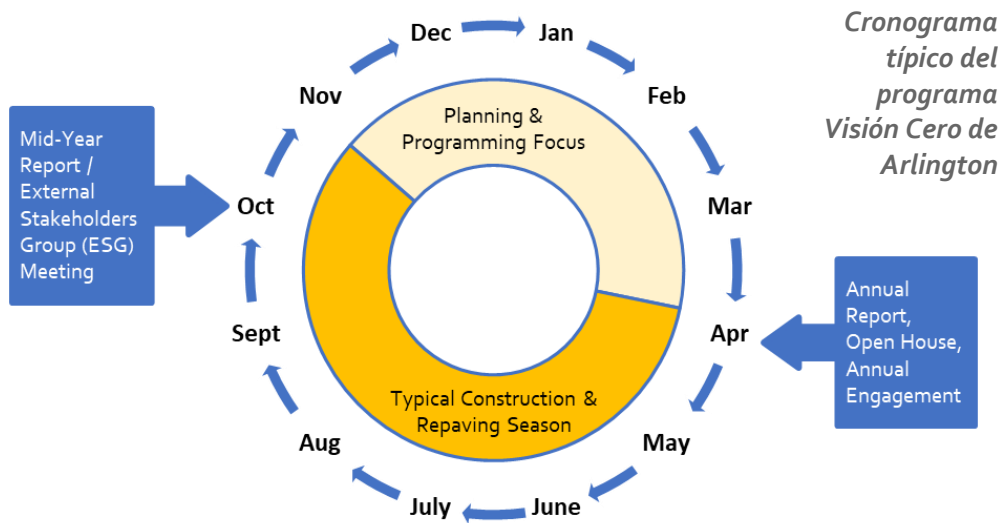
## Visión Cero en el condado de Arlington

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 de cinco años](#) que identifica áreas específicas clave de seguridad y elementos de acción para cada área, además de medidas para hacer un seguimiento de nuestro progreso hacia la eliminación de las lesiones graves y fatales relacionadas con el transporte en Arlington para 2030.

## Cronograma del programa

El siguiente cronograma muestra los hitos fundamentales y los plazos de presentación de informes durante los cinco años del Plan de acción. Durante este tiempo:

- Implementaremos los elementos de acción, revisaremos sus resultados e identificaremos los siguientes pasos en un proceso iterativo y colaborativo. Sabemos que las acciones descritas en el plan pueden cambiar durante el período de cinco años, por lo que proporcionaremos actualizaciones en el sitio web del proyecto y por [boletines por correo electrónico](#), a los que puede suscribirse en el [sitio web](#) de Visión Cero.
- Publicar un [Informe anual](#) y organizar una jornada de puertas abiertas todos los años para informar sobre los avances.
- Pedir comentarios sobre nuestro progreso todos los años y compartir un resumen en el Informe de mitad de año. Este documento es el cuarto Informe de mitad de año.
- Organizar seguimientos de mitad de año con el Grupo de Partes Interesadas Externas para recopilar visiones y contribuciones adicionales sobre el progreso del programa.



### Year-Round Activities:

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

### Multi-Year Activities:

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

# Rendimiento del programa

Como se define en el Plan de Acción, los indicadores del rendimiento del programa 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 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 zonas más críticas.

## Medidas de rendimiento

El siguiente cuadro y tablas muestran un resumen de las medidas de rendimiento de Visión Cero expuestas en el Plan de Acción. Esto incluye **datos de accidentes desde el 1 de enero hasta el 30 de junio de 2025** (el último conjunto de datos disponible del Departamento de Vehículos Motorizados/Departamento de Transporte de Virginia [VDOT]). Para ver los datos de accidentes completos por ubicación, tipo y tendencia desde el 2013, consulte el [Panel de datos de accidentes](#) de Visión Cero. Tenga en cuenta que, dado que un accidente puede corresponder a más de una categoría, la suma de las líneas individuales puede superar la cantidad de "accidentes totales".

**\*\*Nota importante\*\*** Dados los comentarios de la Comisión de Transporte de Arlington, el condado de Arlington no incluirá los accidentes en el sistema interestatal nacional en el informe de accidentes de Visión Cero. A partir del Informe de progreso anual 2024, incluimos indicadores de rendimiento del programa que se centran en las carreteras no interestatales del condado de Arlington. Arlington seguirá haciendo un seguimiento de los accidentes que se produzcan en las carreteras interestatales (I-66 e I-395) e impulsará mejoras de la seguridad cuando sean necesarias; sin embargo, estos accidentes no se informarán a través de los indicadores del programa Visión Cero de Arlington.

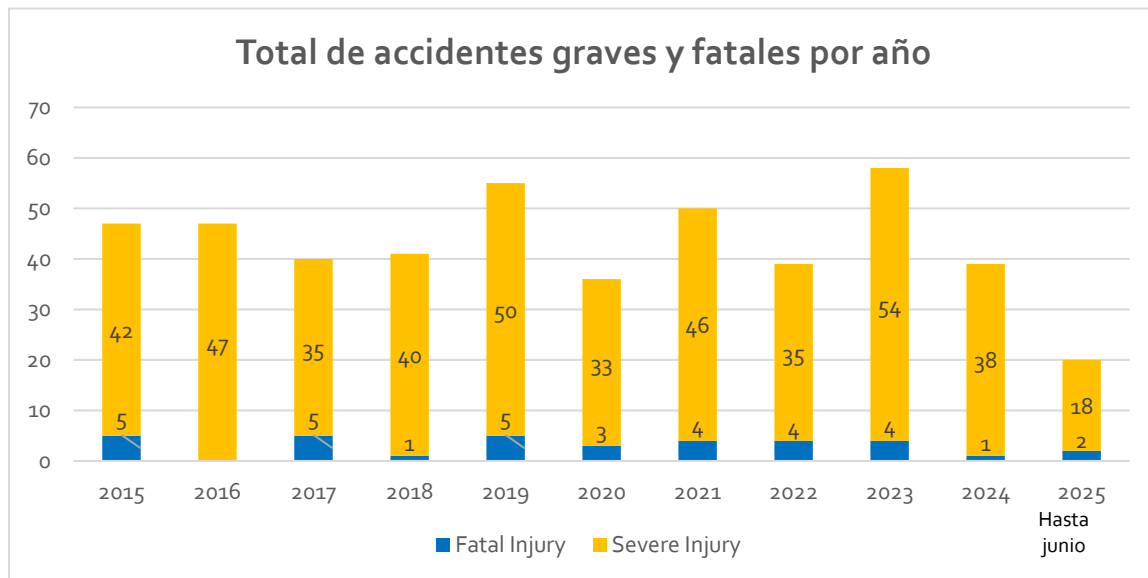
Hasta junio de 2025, Arlington ha registrado **2** accidentes **fatales** y **18** con **lesiones graves** :

- De estos, 9 accidentes (45%) se produjeron en carreteras mantenidas por Arlington.
  - 2 involucraron peatones.
  - 2 involucraron exceso de velocidad.
  - 3 involucraron personas en bicicleta.
- De estos, 11 accidentes (55%) se produjeron en carreteras o intersecciones mantenidas por el VDOT.
  - 5 involucraron peatones.
  - 2 involucraron exceso de velocidad.
  - 1 involucró personas en bicicleta.
- Se produjo un accidente fatal por alcance en VA-110 y Marshall Dr, con dos víctimas fatales. El accidente fue provocado por un conductor joven circulando a alta velocidad.
- Hubo 7 atropellos de peatones con lesiones graves.
  - 2 se produjeron en carreteras mantenidas por Arlington en la zona de Crystal City/Pentagon City.
  - 5 ocurrieron en carreteras o intersecciones mantenidas por el VDOT: cuatro accidentes en Langston Blvd y uno en Arlington Blvd.
  - 1 atropello grave de peatón involucró un conductor alcoholizado.
  - En 1 atropello grave de peatón se confirmó exceso de velocidad por parte del conductor.
  - En 1 atropello grave de peatón se confirmó distracción del conductor.
- Hubo 4 accidentes que involucraron personas en bicicleta con lesiones graves.
  - Tres se produjeron en intersecciones mantenidas por el condado de Arlington.

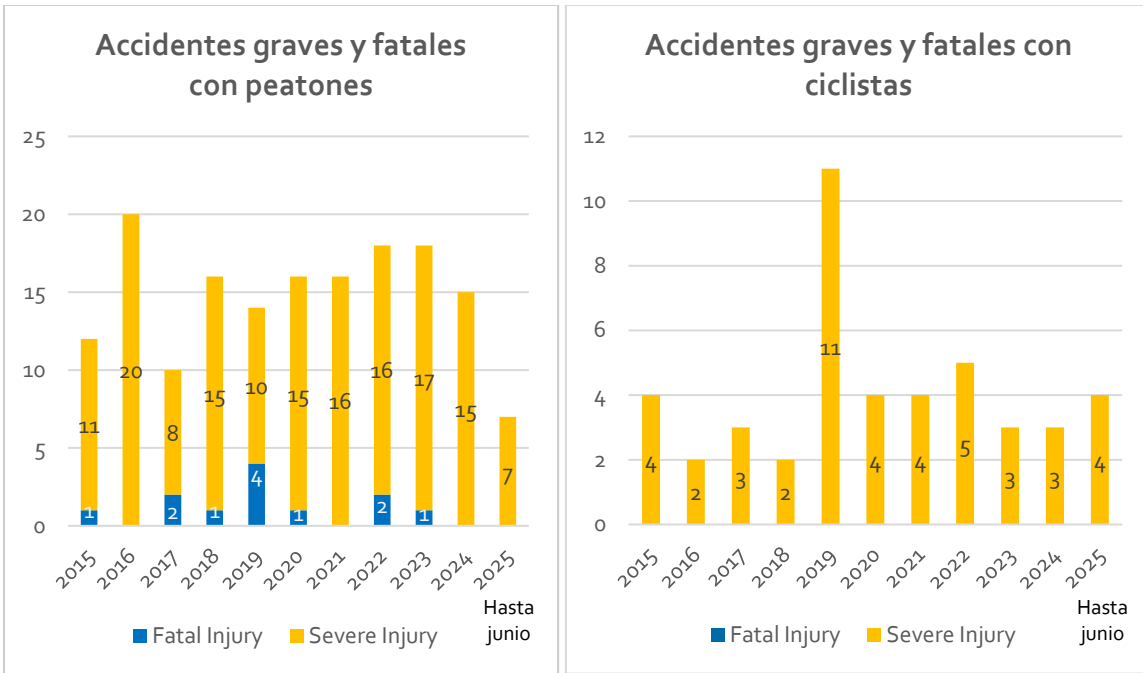
- Uno se produjo en la intersección de los senderos Custis Trail y W&OD Trail y solo se vieron involucrados dos ciclistas (ningún vehículo motorizado).
- 9 (la mitad) de los accidentes con heridos graves se produjeron en una intersección.
  - 3 involucraron peatones.
  - 3 involucraron ciclistas.
- Los accidentes relacionados con exceso de velocidad representaron 4 (20%) de los accidentes graves.
  - 2 de los cuales ocurrieron en carreteras mantenidas por el VDOT.

### Datos de accidentes de enero a junio 2025

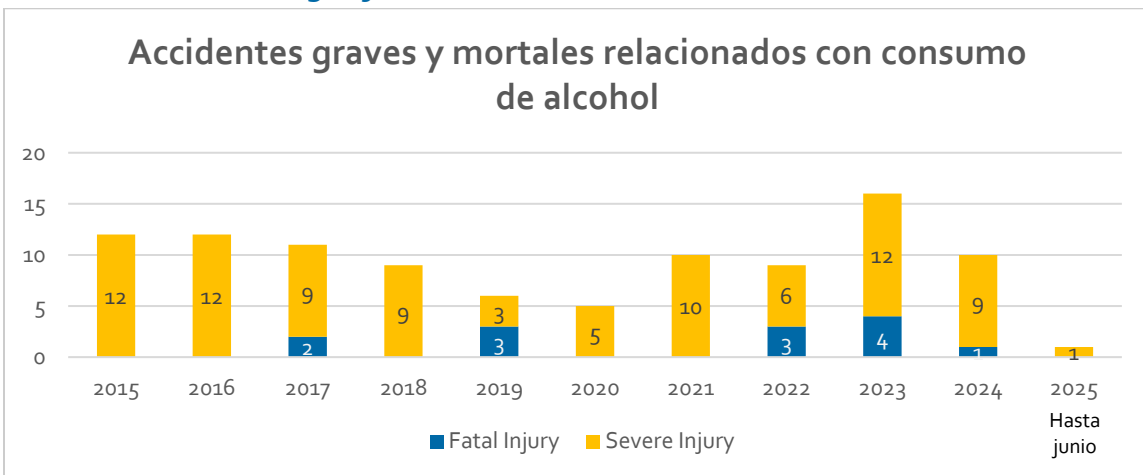
	Fatales	Lesiones graves	Total
<b>Total de accidentes</b>	2	18	20
Accidentes en intersecciones	1	9	10
Accidentes con peatones	0	7	7
Accidentes con bicicletas	0	4	4
Accidentes relacionados con consumo de alcohol	0	1	1
Accidentes relacionados con exceso de velocidad	1	3	4
Accidentes relacionados con distracciones	0	6	6
Accidentes en zonas de obra	0	0	0
Accidentes en la red de lesiones graves	0	3	3
Accidentes en áreas con énfasis en la equidad	1	12	13



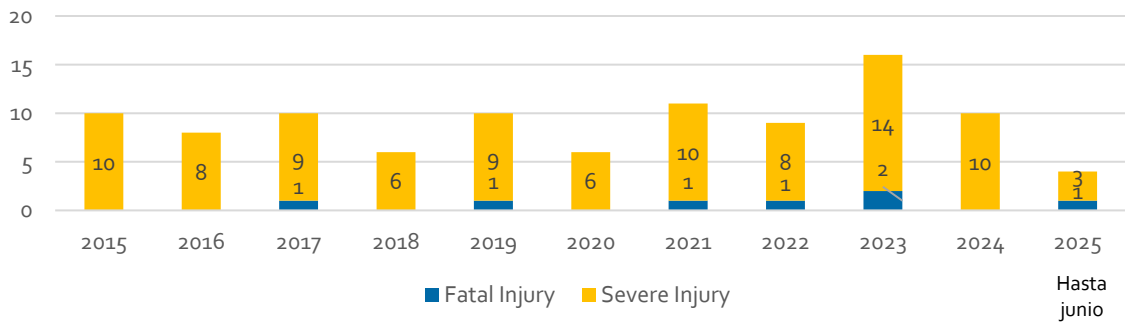
### Datos de accidentes con peatones y ciclistas



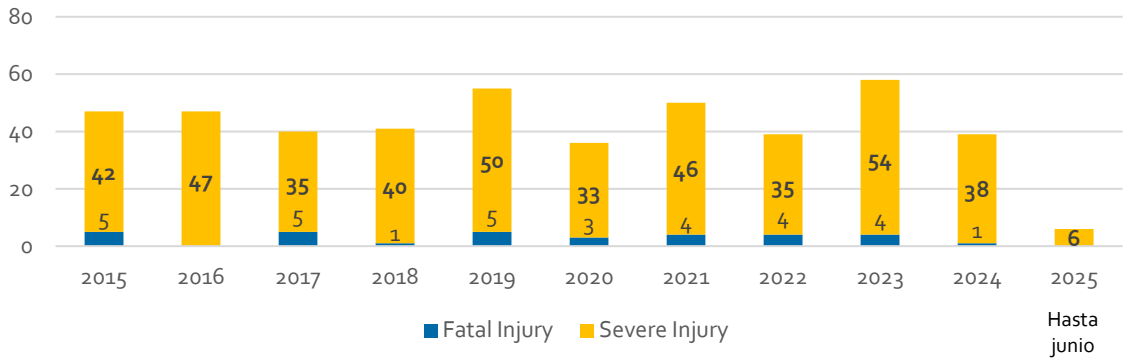
### Datos de accidentes según factores del accidente



## Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad

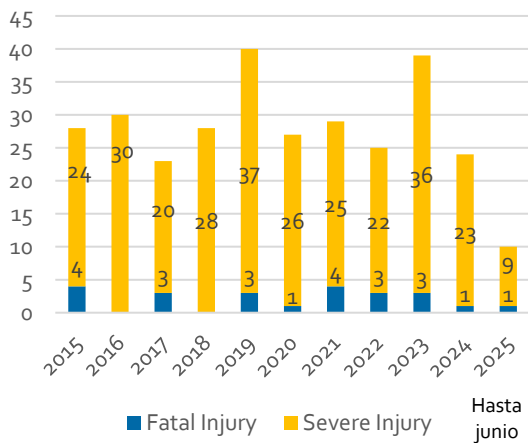


## Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones

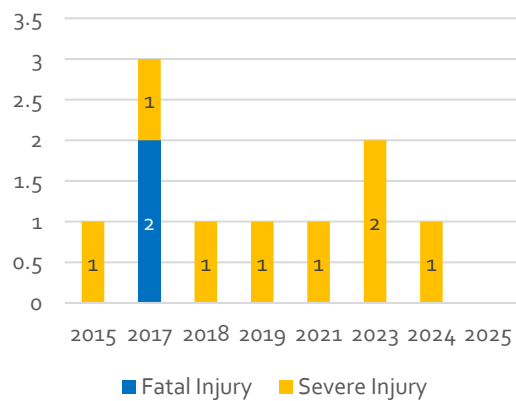


### Datos de accidentes según ubicación del accidente

#### Accidentes graves y fatales en intersecciones



#### Accidentes graves y fatales relacionados con zonas de obra



# 2025: Principales logros

En esta sección se resume el progreso que logramos en la implementación de los elementos de acción del Plan de Acción de Visión Cero en 2025. Cada elemento enumerado (p. ej., A2) 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. **El Apéndice B incluye una tabla con las actualizaciones de todos los objetivos y elementos de acción.**

## 1. Categoría A: Análisis de datos

### ***A3: Análisis anual de accidentes: cierre del análisis de puntos críticos de 2024***

El [Plan de Acción de Visión Cero](#) establece que el equipo de Visión Cero debe realizar revisiones de los puntos críticos de todos los accidentes informados para identificar las intersecciones o ubicaciones individuales donde ocurren altas cantidades de accidentes. Este análisis ayuda a implementar medidas de reducción de accidentes de construcción rápida. Los puntos críticos se identifican según choques con vehículos, bicicletas o peatones. El personal del condado revisa cada ubicación e identifica/añade mejoras de seguridad para reducir los accidentes.

El [mapa de puntos críticos 2024](#) identificó 60 puntos críticos: 35 ubicaciones de accidentes nuevas (por primera vez) y 25 repetidas. A partir de los 35 nuevos puntos críticos, el equipo de Visión Cero organizó y priorizó los lugares por cantidad de accidentes, tipo de accidente, factores que llevaron al accidente y gravedad del accidente. Luego, los ingenieros viales analizaron los puntos críticos, evaluaron juntos las opciones de tratamiento, recomendaron tratamientos y diseñaron planes definitivos para implementar.

Después, el personal analizó los últimos datos de accidentes en los puntos críticos previos para confirmar que las estrategias implementadas hubieran conseguido reducir los accidentes en la intersección. Si los accidentes persistían, el ingeniero evaluaba y recomendaba medidas adicionales para reducirlos.

Como parte de estos análisis, el equipo identificaba los puntos críticos en los que había un proyecto reciente/en curso/próximo. Si ya existía un proyecto, el personal analizaba el punto crítico en colaboración con el equipo del proyecto para asegurarse de que las direcciones del proyecto reciente/en curso/próximo abordasen los problemas de seguridad existentes.

En total, había:

- 18 lugares con proyectos existentes o en curso al momento del análisis,
- 28 lugares en los que el personal del condado implementó mejoras de seguridad, y
- 14 lugares en los que el personal del condado está implantando o evaluando nuevos elementos de seguridad.

El documento [Resumen de acciones en puntos críticos 2024](#), disponible en la [página de Puntos críticos](#), detalla las acciones recomendadas y el estado de cada punto crítico.

### ***A3: Análisis anual de accidentes: análisis sistémico de accidentes e implementación***

Utilizamos [análisis sistémicos](#) para identificar los factores de riesgo comunes que contribuyen a los accidentes y luego utilizamos esa información para identificar y abordar esos factores de riesgo en todo el condado para prevenir los accidentes de forma proactiva. En otras palabras, allí donde vemos un tipo específico de problema en una ubicación, intentamos solucionar ese problema en

todas partes. Por ejemplo, si notamos que hay varios accidentes con peatones cerca de paradas de autobús, podemos evaluar las condiciones cerca de todas las paradas de autobús para identificar áreas en las que se corra el riesgo de sufrir accidentes.

Un ejemplo de implementación sistémica en 2024 fue una revisión de las señales de sentido único ("one-way") a lo largo de Clarendon Blvd como un elemento de acción después de la [auditoría de seguridad de la red de lesiones graves de Clarendon Blvd](#) realizada en marzo de 2025. El personal evaluó cada intersección del corredor para asegurarse de que las señales fueran claras, coherentes y cumplieran con las normas a lo largo de Wilson Blvd.



*Auditoría de seguridad del personal de Clarendon Boulevard*

Continuamos con la implementación de tratamientos de seguridad sistémicos en las áreas de riesgo que identificamos en todo el condado, comenzando por las áreas con énfasis en la equidad. Estamos completando las investigaciones y los planes de señalización, marcado y otros tratamientos de seguridad. Consulte el [sitio web](#) para más información.

En 2025, el condado ha estado trabajando con una consultora para llevar a cabo un análisis de los patrones de accidentes en todo el sistema en términos de gravedad, tipos, circunstancias, infraestructura de las carreteras y otros factores para identificar los principales problemas y necesidades de seguridad. Este análisis orientará la próxima actualización del Plan de Acción de Visión Cero e informará las iniciativas de seguridad del condado.

***A3: Análisis anual de accidentes: se publicó el informe anual de accidentes de 2024***

Analizamos los datos de accidentes de 2024 para identificar tendencias y patrones espaciales y documentamos los análisis en el [informe anual de accidentes](#). Esta revisión anual nos permite comprender si alguna ubicación en el condado experimentó altas cantidades de accidentes en el año anterior, así como ver si hay cambios en los comportamientos, los modos o las características de infraestructura más comúnmente involucrados en los accidentes.

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

La [red de lesiones graves \(HIN\) de Visión Cero](#) de Arlington identifica las calles del condado que tienen un número relativamente alto de lesiones graves y accidentes fatales. En 2023 elaboramos un cronograma trienal para realizar las auditorías de seguridad (ver más abajo), que hemos seguido en 2025.

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

*Cronograma de auditorías de seguridad en la red de lesiones graves*



Las auditorías se completaron según el cronograma en 2023 y 2024. En 2025, hemos completado tres auditorías y completaremos las tres restantes antes de fin de año. Los siguientes son enlaces a la documentación posterior a la auditoría, de estar disponible.

- [Langston Blvd](#) - Esta auditoría de seguridad se centró en el segmento entre la línea del condado de Arlington y John Marshall Dr. Este segmento es propiedad del Departamento de Transporte de Virginia (VDOT), quien se encarga de su mantenimiento y quien debe coordinar y aprobar cualquier cambio propuesto. Como resultado de la auditoría de seguridad, pondremos en marcha dos



*Auditoría de seguridad en Langston Boulevard*

- [proyectos de construcción rápida](#), un proyecto táctico de construcción rápida en Washington Blvd y un proyecto para instalar [balizas rectangulares de intermitencia rápida](#) en John Marshall Drive. Otras mejoras a corto plazo son añadir marcas de alta visibilidad en las sendas peatonales de las calles laterales para ayudar a mejorar la visibilidad de los peatones, y actualizar o reparar las señales para garantizar la claridad y el cumplimiento de las normas vigentes. Hay un próximo proyecto en [N Sycamore St](#) para reconstruir la intersección y mejorar la seguridad y accesibilidad general. Las observaciones de campo y el análisis de datos indicaron que el exceso de velocidad es un problema en este corredor, por lo tanto, vamos a trabajar con el VDOT para desarrollar e implementar estrategias de reducción de la velocidad como parte de un próximo programa piloto.

- [Clarendon Blvd](#) - Esta auditoría abarcó desde Clarendon Circle hasta N Nash St. Algunas intersecciones a lo largo de este corredor se superponen con intersecciones en la auditoría de seguridad de la HIN en Wilson Blvd. Por lo tanto, algunas mejoras de seguridad ya estaban en marcha en el momento de la auditoría de seguridad en Clarendon Blvd. En particular, en la intersección de N Veitch St hace poco se hicieron mejoras de seguridad a través de un [proyecto de construcción rápida](#) que incluyó el agregado y renovación de las marcas del pavimento. Están previstos dos proyectos adicionales de construcción rápida en las intersecciones de N Danville St, y N Cleveland St. Las mejoras en todo el corredor incluyen la actualización de las señales,



*Auditoría de seguridad del personal de Clarendon Boulevard*

centrándose en la evaluación y estandarización de las señales de sentido único para garantizar la coherencia y la claridad. Además, un [proyecto piloto](#) está probando el uso de materiales tácticos para reducir la velocidad de los vehículos antes de girar a través de los carriles bici, buscando reducir los conflictos entre conductores y ciclistas.

- [S Manchester St](#) - Esta auditoría cubrió el tramo desde Arlington Blvd hasta la línea del condado de Arlington cerca de 2<sup>nd</sup> St S. Aunque relativamente corto, este segmento fue identificado como parte de la HIN debido a los tantos antecedentes de lesiones y accidentes fatales en la intersección de Arlington Blvd y S Manchester St. Desde que ocurrieron dos accidentes fatales, se han hecho varias mejoras de seguridad en la intersección. En particular, la instalación de semáforos de giro a la izquierda totalmente protegidos en 2021 ha resultado en cero accidentes graves o fatales en este lugar desde las mejoras. Además, un próximo proyecto financiado a través del [programa Smart Scale del Departamento de Transporte de Virginia \(VDOT\)](#) mejorará aún más la seguridad ampliando los carriles de giro a la izquierda en Arlington Blvd a la altura de S Manchester St.

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

#### ***A5: Análisis de accidentes graves***

La policía de Arlington, junto con la policía estatal, ingenieros/planificadores de transporte, representantes de salud pública y un representante del administrador del condado llevan a cabo un análisis trimestral interdisciplinario de todos los accidentes graves en Arlington. Los análisis dan como resultado elementos de acción que pueden basarse en ingeniería, educación o cumplimiento. En lo que va de 2025, analizamos 20 accidentes graves. Actualmente están en curso varios análisis de seguimiento y recomendaciones. Para saber más sobre los análisis y respuestas de accidentes graves, vea la [página de respuesta sobre accidentes graves](#).

Reconociendo que los accidentes graves se deben a distintos factores, no todos relacionados con la ingeniería, también empleamos los resultados cualitativos de estas evaluaciones para actualizar la [Campaña de reducción de accidentes graves](#) para poder cubrir mejor los principales factores de comportamiento que conducen a accidentes graves.

#### ***A6: Informes del programa Visión Cero***

Seguimos manteniendo nuestro [Panel de datos de accidentes](#) que ofrece un conjunto de datos completo sobre los accidentes con varias posibilidades de filtrado, y nuestro [Panel del programa Visión Cero](#) que incluye datos de accidentes de alto nivel, elementos de infraestructura, iniciativas de Visión Cero, estudios de límites de velocidad y trabajo de divulgación/resultados mapeados para que la comunidad visualice.

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

En abril de 2024, llevamos a cabo nuestra iniciativa anual de participación en seguridad. Nuestro equipo recibió 672 respuestas en el formulario de comentarios (incluidas 13 respuestas por correo) y tuvo más de 1,000 interacciones en persona. Agradecemos los valiosos comentarios de la comunidad sobre la seguridad del transporte en Arlington. Consulte el [resumen ejecutivo](#) y el [informe completo de participación](#) en la [página de la iniciativa anual de participación en seguridad](#).

Para promover la participación, distribuimos materiales de divulgación en varios idiomas (incluidos carteles para el césped y adhesivos para las aceras); organizamos un [mapa interactivo para la reunión abierta virtual de Visión Cero](#); colocamos puestos de participación por correo en dos bibliotecas públicas; organizamos una caminata comunitaria a lo largo de corredores de la HIN; y organizamos ocho eventos emergentes en todo el condado cerca de los corredores de la HIN, puntos críticos o en zonas de énfasis en la equidad.

## **A8: Estudios del antes y después**

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

### **Estudios del antes y después de la velocidad**

Desde la adopción de Vision Zero, Arlington ha implementado distintas iniciativas para reducir la velocidad y mejorar la seguridad en las vías arteriales de todo el condado. La velocidad es importante para nuestras metas de Visión Cero, porque cuanto [mayor es la velocidad, mayor es la probabilidad de lesiones o muerte](#).

Recopilamos datos del [antes y después de la implementación](#) de estas iniciativas para ver cuánto han servido para reducir la velocidad de los conductores.

- En 2020 y 2021, instalamos señales de "[Multa adicional de \\$200](#)" en 12 carreteras. El agregado de señales por sí solo tuvo un impacto mínimo en la velocidad de los conductores.
- En 2021 y 2022, [redujimos el límite de velocidad en 14 calles](#). La reducción del límite de velocidad por sí sola no tuvo casi ningún impacto en la velocidad de los conductores.
- De 2018 a 2022, [reconfiguramos los carriles de 14 calles](#). Cambiar las características físicas de la carretera sí ayudaba a reducir la velocidad de los conductores.

En resumen, los resultados mostraron que ni el agregado de señales ni las reducciones del límite de velocidad por sí solos funcionaban para reducir significativamente la velocidad de los conductores.

Lo que sí fue eficaz fueron los proyectos que cambiaban físicamente la calzada, como:

- Estrechamiento de la calzada
- Agregado de carriles bici
- Modificaciones de bordillos
- Nuevas sendas peatonales
- Controles de parada en las 4 vías

### **Estudios antes/después de las herramientas**

En 2023 y 2024, con la ayuda de una consultora externa, llevamos a cabo estudios del antes y el después de cinco herramientas diferentes y publicamos nuestros resultados en 2025. El objetivo del proyecto era evaluar cómo afectaban a la seguridad cinco herramientas de ingeniería cuando se implementaban en distintos tipos de lugares del condado.

Las herramientas evaluadas y las principales conclusiones del estudio incluyen:

- Modificaciones de bordillos Resultaron en poca reducción de la velocidad en los vehículos que giran a la derecha, son más eficaces cuando la señalización va acompañada de postes flexibles y cuando no hay carril bici.
- Líneas centrales endurecidas El resultado fue una disminución considerable de la velocidad de giro a la izquierda y del porcentaje de vehículos que cruzan la línea amarilla al girar; son más eficaces cuando se instalan con mini reductores de velocidad y postes flexibles para el endurecimiento.
- Reductores tácticos de velocidad: Resultaron en disminuciones significativas de la velocidad y del exceso de velocidad en los corredores de las zonas escolares; son más eficaces cuando se instalan lejos de las señales de STOP (parada).
- Marcas en el pavimento de límites de velocidad en zonas lentas escolares: Resultaron en una disminución menor de las velocidades promedio del percentil 85 pero ayudaron a reducir el número de vehículos que circulaban a más de 50 km/h.

- Señalización de prohibido girar en rojo: El resultado fue una reducción moderada de los vehículos que giran a la derecha en rojo; en algunos lugares se vio un aumento de los conflictos entre peatones y vehículos en las fases de señalización de verde para vehículos y de cruce para peatones.

Consulte el [informe completo y los apéndices](#) en [la página de los Estudios del antes y después de Visión Cero](#).

### Estudios antes/después según la ubicación

Seguimos haciendo un seguimiento de los índices de accidentes en las zonas de puntos críticos, zonas de proyectos de construcción rápida y otros lugares en los que se realizaron mejoras de seguridad recientemente. Consulte la sección [Análisis del antes y después de este informe](#) para ver los éxitos y las áreas para mejorar identificadas a través de este nuevo sistema de seguimiento. A partir de ahora, el informe de mitad de año será un canal para compartir los estudios del antes/después de los accidentes en las zonas con recientes proyectos de construcción rápida, proyectos piloto, puntos críticos, HIN y otras mejoras de seguridad.

## 2. Categoría B: Proceso y organización

### *B1: Planificación integral: el futuro del transporte en Arlington*

El equipo de Planificación del Transporte de Arlington sigue trabajando en la actualización del elemento de transporte del condado del Plan integral. A principios de 2025, el equipo del proyecto pidió la opinión de la comunidad sobre el borrador de la visión y las metas del plan para confirmar que reflejaran las prioridades identificadas durante la iniciativa de participación de la fase 1 (otoño de 2024) y para identificar cualquier prioridad faltante o mal definida.



*El personal habló con los residentes en un evento de participación comunitaria*

Esta fase 2 de la participación consistió en un formulario de opinión y una serie de actos presenciales, como jornadas de puertas abiertas, eventos emergentes, sondeos y sesiones de escucha. Tras la fase 2 de la participación, el equipo del proyecto perfeccionó el borrador de la visión y las metas a partir de los comentarios de las partes interesadas y la comunidad. La visión y las metas propuestos se presentarán a la Junta del Condado para su aprobación en el verano de 2025.

A medida que avance el proceso, la visión y las metas servirán de base para el desarrollo del resto del Plan de transporte, incluidas sus políticas, estrategias y redes de prioridades modales. La fase 3 de la participación, prevista para otoño de 2025, pedirá la opinión de la comunidad sobre el borrador de políticas, estrategias y redes de prioridades modales. Se prevé que el plan renovado se presente a la Junta para su adopción en otoño de 2026.

Vea [el futuro del transporte en Arlington](#) para más información y actualizaciones sobre el proceso de planificación plurianual.

### ***B2: Revisión del plan/proyecto: integrar la evaluación de la seguridad como parte del proceso de planos de sitio***

Seguimos exigiendo que las solicitudes de planos de sitio incorporen las revisiones de seguridad del transporte en el Análisis Multimodal de Transporte (MMTA) [exigido para el desarrollo de los planos de sitio](#) para (1) proporcionar apoyo sustantivo para las mejoras de fachada y (2) mejorar las conversaciones sobre la seguridad en las cercanías de los proyectos de desarrollo. Estamos controlando la implementación y eficacia del nuevo proceso.

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

En lo que va de 2025, hemos construido 12 [proyectos de seguridad de construcción rápida](#). A continuación se proporcionan enlaces con más información, si están disponibles:

- [Clarendon Blvd y N Queen St/N Pierce St](#)
- [Clarendon Blvd y N Edgewood St \(mejoras tácticas\)](#)
- [Fort Myer Dr y Wilson Blvd \(mejoras tácticas\)](#)
- [N Carlin Springs Rd y N Galveston St \(mejoras tácticas\)](#)
- [Shirlington Rd y 24th St S \(mejoras tácticas\)](#)
- [N Veitch St y Wilson Blvd/Clarendon Blvd \(mejoras tácticas\)](#)
- [Balizas rectangulares de intermitencia rápida \(RRFB\) en George Mason Drive y 22nd St N](#)
- [RRFB en mitad de cuadra de Spout Run Pkwy](#)
- [Wilson Blvd y N Nash St](#)
- [N George Mason Dr y 9th St N \(Fase 1\)](#)
- [N Carlin Springs Rd y N Greenbrier St](#)
- [Washington Blvd & N Frederick St \(ficha del proyecto próximamente\)](#)



*Proyecto de construcción rápida completado en Clarendon Blvd y N Queen St/N Pierce St*

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

En lo que va de 2025, se completaron las obras de dos [proyectos de capital de seguridad](#):

- [Columbia Pike, S Oakland St hasta S Wakefield St](#): Soterramiento de servicios públicos; mejora del paisaje urbano y ensanchamiento de aceras
- [N Park Dr & N George Mason Dr](#) - Nuevo semáforo con extensiones de bordillo en tres esquinas de la intersección



*Nuevo semáforo en N Park Dr y N George Mason Dr*

Este año también completamos cuatro reconstrucciones de semáforos financiadas a través del CIP, que han mejorado directamente las condiciones de seguridad en estas intersecciones:

- 2nd St y S Courthouse Rd
- Glebe Rd y Chain Bridge Rd
- Washington Blvd y Patrick Henry Dr
- Army Navy Dr y Joyce St

Otros dos proyectos de reconstrucción de intersecciones con semáforos se financiaron y ejecutaron a través de planos de sitio o proyectos de desarrolladores: Richmond Hwy y 20th St S, y S Bell St y 20th St S. Vea la [página del proyecto de mejoras de semáforos](#) y la [página del proyecto de sistemas de transporte inteligente](#) para más información.

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

En lo que va de 2025, se han recomendado tres proyectos de seguridad para mejoras de seguridad de capital para el próximo ciclo del CIP: Washington Blvd y Langston Blvd, Clarendon Blvd y N Barton St, y N Glebe Rd y Henderson Rd. Continuaremos nuestro trabajo para programar mejoras de seguridad de capital adicionales a través de nuestras diversas iniciativas de programas.

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

En lo que va de 2025, Arlington ha recibido la siguiente gran subvención para lograr objetivos de seguridad: 32.3 millones de dólares del programa de subvenciones Smart Scale District para mejoras en el cruce de Washington Blvd (Route 27) y Arlington Blvd (Route 50). El proyecto rediseñará las zonas de incorporación convirtiéndolas en intersecciones con semáforo para reducir los puntos de conflicto y mejorar la seguridad de todos los usuarios.

A través del Programa Regional de Seguridad Vial del Consejo de Gobierno Metropolitano de Washington, Arlington recibió \$80,000 en asistencia técnica para estudiar mejoras de seguridad en la intersección de S George Mason Dr y S Four Mile Run Dr (un punto crítico de accidentes). Esta intersección fue preliminarmente evaluada durante el [estudio de transporte multimodal de South George Mason Drive](#). Este análisis ha estado explorando los posibles impactos y la viabilidad de los diseños conceptuales, y se prevé su publicación a finales de este año.

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

### ***B5: Gestión de la velocidad***

En 2025, seguimos progresando hacia nuestro elemento de acción de evaluar todos los límites de velocidad de más de 30 mph en el condado. Completamos la evaluación de todas las carreteras propiedad del condado y estamos avanzando con la evaluación de las carreteras propiedad del VDOT y mantenidas por este.

En julio, avanzamos con recomendaciones para la reducción del límite de velocidad de 30 mph a 25 mph en cinco corredores en audiencias con la Junta del Condado:

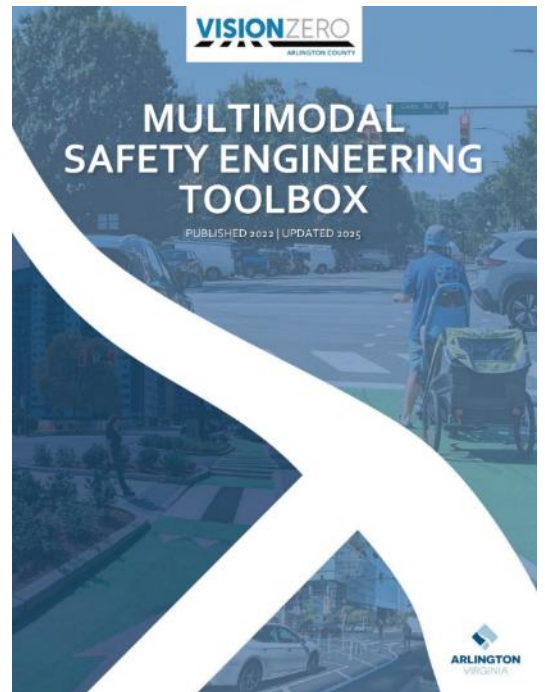
- Fairfax Drive entre Little Falls Road y Langston Boulevard
- S. Arlington Mill Drive entre Shirlington Road y S. Walter Reed Drive
- S. Carlin Springs Road entre Arlington Boulevard y la línea de delimitación del condado de Arlington.
- S. Four Mile Run Drive entre Shirlington Road y Columbia Pike
- Washington Boulevard entre N. Glebe Road y N. Kirkwood Street.

Ahora puede hacerse un seguimiento de las revisiones de los límites de velocidad a través del [Panel del programa Visión Cero - pestaña "Speed Limits" \(límites de velocidad\)](#).

### ***B7: Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal: actualización de la caja de herramientas***

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

En junio 2025, publicamos una actualización de la [caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal](#) para reflejar las normas y directrices nacionales actualizadas, así como la experiencia local con la implementación de las herramientas multimodales de ingeniería de seguridad. Se agregaron o recategorizaron algunas herramientas en la actualización de 2025. También incluimos una guía útil sobre [cómo leer las descripciones de las herramientas](#), así como un Resumen Ejecutivo que destaca la información clave e incluye una matriz de las [44 herramientas](#) en el sitio web de Visión Cero.



*Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal*

## ***B7: Caja de herramientas de seguridad multimodal: proyectos piloto***

Cuando aplicamos una nueva herramienta o estrategia de seguridad por primera vez o en un nuevo tipo de ubicación, lo llamamos proyecto piloto de seguridad. Los proyectos piloto suelen utilizar materiales temporales para que puedan instalarse, ajustarse y retirarse con facilidad. También se pueden estudiar para diseñar e instalar el diseño permanente más eficaz. En 2025 se llevaron a cabo cinco programas piloto de seguridad de Visión Cero que siguen en curso: (1) reductores tácticos de velocidad en zonas escolares, (2) plataforma temporal para autobuses en S Glebe Rd y S Old Glebe Rd, (3) programa piloto de cierre de la mediana de Route 50 y Highland, (4) programa piloto para solucionar conflictos entre carriles bici en pendiente descendente y vehículos que giran a la derecha y (5) programa piloto de gestión de la velocidad.

### **Proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad en zonas escolares:**

- Debido a los beneficios de seguridad [expresados por los miembros de la comunidad y las reducciones significativas en el exceso de velocidad](#) registradas a lo largo de los corredores en la primera ronda del proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad en zonas escolares (2023), el condado amplió el proyecto a otras tres ubicaciones en otoño de 2024. Identificamos las ubicaciones de expansión a través de la recopilación de datos de velocidad de antes/después en todas las zonas escolares de velocidad reducida instaladas antes de 2024: Las tres nuevas ubicaciones fueron:
  - S Irving St between Arlington Blvd y 2nd St S (Jefferson Middle / Fleet Elementary)
  - 22nd St S entre S Monroe St y S Kenmore St (Drew Elementary)
  - S Dinwiddie St entre S George Mason Dr y S Chesterfield Rd (Wakefield High / Claremont Elementary)
- Recopilamos datos de "antes" de la instalación de las ubicaciones adicionales y datos de "después" de la instalación, lo que mostró una reducción del 33% tanto en la velocidad promedio como en la del percentil 85. Los corredores también vieron importantes descensos en el porcentaje de conductores que circulaban a más de 20 mph: entre 26% y 72% menos.
- También reunimos comentarios de la comunidad sobre la segunda ronda del proyecto piloto en enero de 2025. Los comentarios de la comunidad revelaron que la proporción de encuestados que afirmaron sentirse "seguros" o "muy seguros" aumentó en todos los modos con la instalación del proyecto piloto. Este aumento fue mayor entre peatones, ciclistas y conductores de scooters.
- [Vea el resumen de los datos del antes y después y de los comentarios de la comunidad.](#)
- Como próximos pasos, el condado ampliará el proyecto piloto en 2025 y seguirá recopilando datos del antes y después de la velocidad, así como opiniones de la comunidad, para evaluar el impacto y la eficacia de la ampliación del programa piloto en las siguientes ubicaciones:
  - 7th Rd S (Campbell Elementary): Velocidades del percentil 85 de 29 mph.
  - N Trinidad St (Tuckahoe Elementary): Velocidades del percentil 85 de 29 mph.
  - 15th St N (Washington-Liberty High): Velocidades del percentil 85 de 29 mph.
  - N Ohio St (Nottingham ES): Velocidades del percentil 85 de 28 mph.
  - 16th St S (Randolph Elementary): Velocidades del percentil 85 de 28 mph.



*Instalación de reductor táctico de velocidad*

- N Kensington St (Discovery Elementary / Williamsburg Middle): Velocidades del percentil 85 de 28 mph.
- N Lincoln St (Arlington Science Focus Elementary): Velocidades del percentil 85 de 27 mph.

### Proyecto piloto de seguridad de plataforma temporal de autobús en S Glebe Rd y S Old Glebe Rd:

- La intersección de S Glebe Rd y S Old Glebe Rd fue identificada en la auditoría de seguridad de la red de lesiones graves de Glebe Rd debido a: (1) la seguridad de los peatones en un cruce sin control, de cinco carriles y sin refugio, y (2) el riesgo de choques en ángulo debido a la geometría de la intersección, las líneas de visión y las velocidades.
- En otoño de 2024, instalamos [medidas de seguridad temporales](#) con materiales tácticos en la calle (señales, marcas, postes flexibles) y probamos una plataforma temporal de autobús para mantener la accesibilidad de la parada.
- Recopilamos datos «antes» de la instalación del programa piloto y datos «después» de la instalación, que mostraron una reducción de la velocidad de giro y un ligero aumento de los conductores que cedían el paso a los peatones en el paso de cebra.
- También recibimos comentarios de la comunidad sobre el proyecto piloto en enero de 2025, donde más del 60% de los encuestados informaron una mejora de la seguridad para los peatones y los usuarios de transporte público.
- [Vea el resumen de los datos del antes y después y de los comentarios de la comunidad.](#)
- Los próximos pasos incluyen adoptar la plataforma de parada de autobús temporal como herramienta táctica de construcción rápida, construir el proyecto hasta convertirlo en permanente e incorporar una baliza RRFB al plan de construcción para ayudar a aumentar la probabilidad de que se ceda el paso.



*Proyecto piloto de S Glebe Rd y S Old Glebe Rd*

### Proyecto piloto de cierre de la mediana de Route 50 y Highland St:

- En colaboración con el Departamento de Transporte de Virginia (VDOT), en mayo de 2025 instalamos un [cierre táctico en la mediana de la intersección de Route 50 y N/S Highland St](#). Las medidas de seguridad restringen los giros a la izquierda desde Route 50 hacia Highland, los giros a la izquierda desde Highland St hacia Route 50 y los movimientos entre N y S Highland St.

- El objetivo del proyecto piloto es reducir los riesgos de accidentes causados por los giros a la izquierda no controlados y los movimientos de seguir derecho sobre varios carriles de tráfico de alta velocidad en la Route 50. De acuerdo con los resultados de este proyecto piloto, Arlington y el VDOT pueden evaluar la implementación de este tratamiento a lo largo de la Route 50 antes de comenzar la construcción del proyecto de seguridad permanente en 2030.



*Instalación de cierre táctico de la mediana en la intersección de Route 50 y Highland St*

- [Vea el video explicativo del proyecto piloto de Route 50 y Highland St](#)

### Proyecto piloto para solucionar conflictos entre carriles bici descendentes y giros a la derecha:

- El [Proyecto piloto para solucionar conflictos entre carriles bici descendentes y giros a la derecha](#) se instaló en el verano de 2025 y busca solucionar puntos conflictivos de posible alto riesgo en los que los conductores pueden girar a la derecha cruzando el camino de ciclistas que circulan cuesta abajo por el carril bici. El proyecto piloto prueba el uso de materiales tácticos en cuatro ubicaciones para reducir la velocidad de los conductores antes de girar en el carril bici y aumentar la visibilidad de los ciclistas que bajan a velocidad debido a la pendiente descendente.
- Las ubicaciones piloto se eligieron porque hay carriles bici cuesta abajo, donde puede que los ciclistas no lleguen a frenar a tiempo, e intersecciones donde los vehículos giran cruzando el carril bici. Tres de las ubicaciones se identificaron durante la [auditoría de seguridad de la red de lesiones graves](#) de Clarendon Blvd y una cuarta durante una repavimentación:
  - Clarendon Blvd y 17th St N
  - Clarendon Blvd y N Scott St
  - Clarendon Blvd y Driveway Frente a N Troy St
  - Wilson Blvd y N Manchester St



*Mejoras de marcas en la calzada e instalación de postes flexibles y reductores elevados en el cruce con el giro a la derecha del carril bici cuesta abajo*

### **Proyecto piloto de gestión de la velocidad:**

- Planificamos un [proyecto piloto de gestión de la velocidad en todo el condado](#) para probar nuevas formas adecuadas para el contexto de promover velocidades más seguras de los vehículos en nuestras arterias.
- El proyecto probará las señales y marcas en el pavimento a lo largo de varias carreteras de alto tránsito y velocidad en todo el condado. Las seis nuevas herramientas de seguridad de Arlington que se implementarán durante el proyecto son:
  - Bordes más anchos
  - Líneas para reducción de velocidad
  - Tratamientos en las entradas (bandas sonoras combinadas con marcas de límite de velocidad)
  - Marcas transversales
  - Estrechamiento físico con bolardos
  - Señalización informativa para reducir la velocidad.
- Se realizarán instalaciones durante el verano/otoño de 2025, si el clima lo permite. Recopilaremos datos para medir su eficacia y desarrollaremos un conjunto de herramientas probadas para gestionar la velocidad de los vehículos y reducir los riesgos de accidentes graves y fatales en nuestra comunidad.

### **Programa piloto de Calles Compartidas (dirigido por el programa de Calles Completas del Vecindario):**

Además del programa piloto de seguridad de Visión Cero, el equipo de ingeniería del transporte del condado colaboró con el lanzamiento del [programa de Calles Completas del Vecindario \(Neighborhood Complete Streets\)](#) de tres [proyectos piloto de Calles Compartidas \(Shared Streets\)](#) en 2024. "Calles compartidas" (Shared Streets) se refiere a una serie de medidas de diseño que permiten que los peatones, ciclistas y conductores compartan la calle. Muchas calles residenciales de bajo tránsito que originalmente se diseñaron sin aceras actualmente funcionan como espacios compartidos, donde la gente camina, anda en bicicleta y conduce por la calzada. Mediante tratamientos específicos de la calzada y mejoras de diseño específicas, se puede reforzar el carácter compartido, de baja velocidad y bajo volumen de tráfico de la calle actual.

Todas las tres ubicaciones de los proyectos piloto fueron nominadas por miembros de la comunidad, evaluadas según los criterios del programa aprobados por la Junta del Condado y recomendadas por la [Comisión de Calles Completas del Vecindario](#) para su diseño y la participación pública:

- [S Lynn St \(16th a 20th St S\)](#)
- [N Wakefield St \(N Carlin Springs Rd hasta Wilson Blvd\)](#)
- [12th St S \(S Glebe Rd hasta Walter Reed Dr\)](#)

Seguimos supervisando estas ubicaciones y esperamos que el equipo del proyecto reciba los comentarios de la comunidad sobre los proyectos en otoño de 2025:



*Proyecto piloto de Shared Streets en 12th St S*

## ***B8: Control basado en datos/equitativo - Control automatizado de la seguridad***

En enero de 2025, en Arlington ampliamos nuestro Programa de radares de control de la velocidad (PhotoSPEED) a otras 8 zonas escolares. La siguiente lista indica todas las ubicaciones de PhotoSPEED en funcionamiento en la primera mitad de 2025:

- Radares que empezaron a funcionar en agosto de 2024:
  - Dirección norte de la cuadra 1300 de Kirkwood Road
  - Dirección oeste de la cuadra 5800 de Wilson Boulevard
  - Dirección sur de la cuadra 400 de N. George Mason Drive
  - Dirección sur de la cuadra 600 de S. Carlin Springs Road
  - Dirección sur de la cuadra unitaria de S. Carlin Springs Road
  - Dirección sur de la cuadra 1900 de S. George Mason Drive
  - Dirección norte de la cuadra 1900 de S George Mason Drive
  - Dirección sur de la cuadra 1200 de S. George Mason Drive\*
  - Dirección este de la cuadra 4500 de Washington Boulevard\*
  - Dirección este de la cuadra 5200 de Yorktown Boulevard
  
- Radares que empezaron a funcionar en enero de 2025:
  - Dirección norte de la cuadra 700 de N. George Mason Drive
  - Dirección sur de la cuadra 2500 de S. Arlington Ridge Road
  - Dirección este de la cuadra 5800 de Williamsburg Boulevard\*
  - Dirección sur de la cuadra 1000 de N. McKinley Road
  - Dirección este de la cuadra 3500 de 2nd Street S.\*
  - Dirección norte de la cuadra 1600 de N. Veitch Street
  - Dirección oeste de la cuadra 5800 de Little Falls Road
  - Dirección norte de la cuadra 1100 de Patrick Henry Drive

\* El radar está activo durante la escuela de verano.

La Junta del Condado de Arlington asignó fondos adicionales para ampliar el programa PhotoSPEED a otras 10 ubicaciones en otoño de 2025, que se anunciarán en un comunicado de prensa del ACPD antes del comienzo del año escolar 2025-2026 de las Escuelas Públicas de Arlington.

Seguimos evaluando los datos antes y después de velocidad y accidentes para comprender mejor el impacto en la seguridad y basar el control automatizado de la seguridad en esa información en adelante. [Visite la página de Visión Cero sobre el control automatizado de la seguridad para más información.](#)



*Radar de PhotoSPEED en N. Veitch Street cerca de Innovation Elementary*

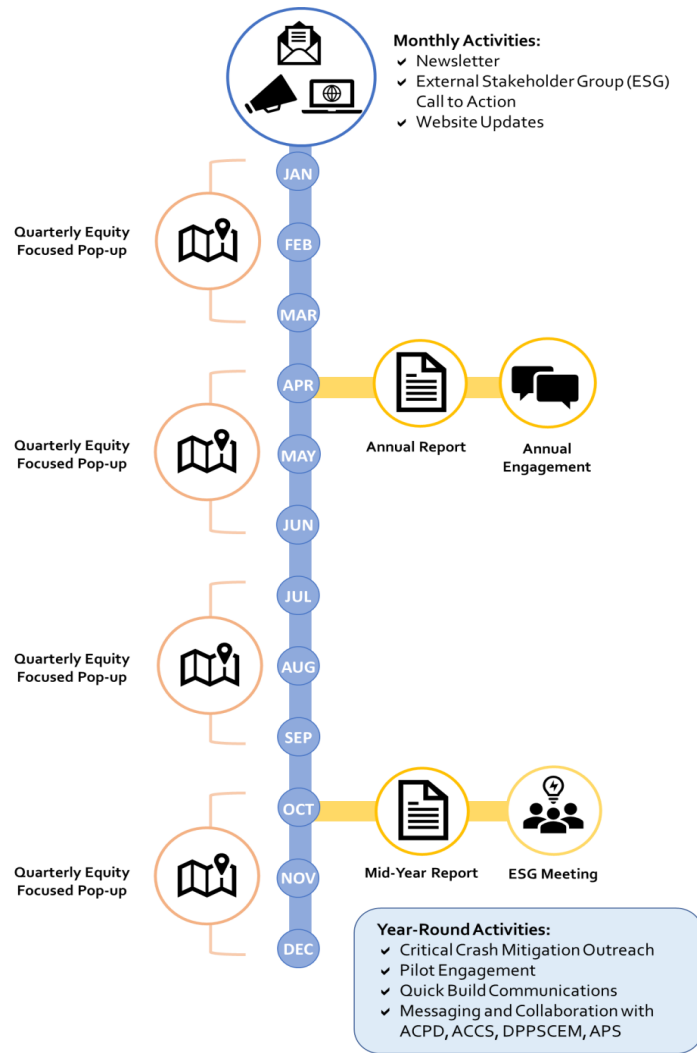
### 3. Categoría C: Participación

#### C1: Participación pública sobre seguridad en curso

Visión Cero implica una participación pública constante todo el año. En el gráfico de la derecha se resumen todas las actividades y sus plazos a lo largo del año. [Vea el Plan de participación pública completo.](#)

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

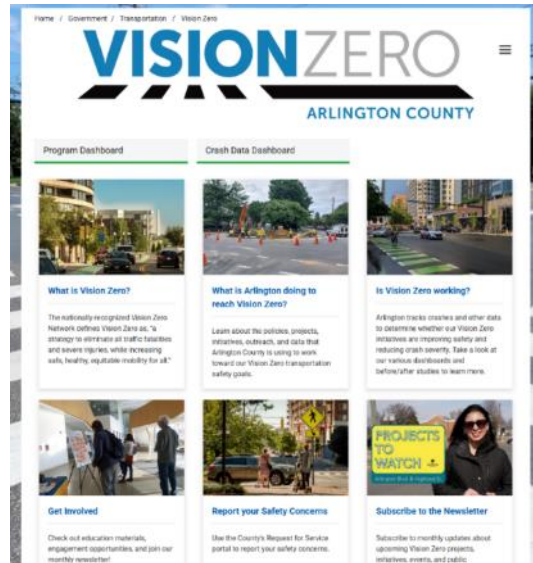
Del 1 de enero al 30 de junio de 2025, recibimos 3,020 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para que completáramos una solicitud de servicio fue de 34 días hábiles (excluyendo fines de semana/días festivos), o 50 días calendario. En ese mismo periodo, recibimos 265 solicitudes relacionadas con problemas de mantenimiento del tráfico (MOT)/zonas de obras activas. El plazo promedio de respuesta fue de 75 días hábiles o 108 días calendario.



*Ciclo de participación pública de Visión Cero*

### C3: Comunicaciones del programa: sitio web

Desde el lanzamiento del programa Visión Cero de Arlington, nuestro sitio web ha crecido mucho con nuevos contenidos. Vimos que el contenido había superado la configuración original del sitio web y que hacían falta cambios estructurales para que fuera más fácil encontrar la información en el sitio. En la primavera de 2025, actualizamos la estructura del sitio web para mejorar la navegación y facilitar el acceso a la información sobre las iniciativas y los datos de Visión Cero a todos los usuarios del sitio web.



Actualización del sitio web de Visión Cero

### 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 y lesiones graves en el sistema de transporte. El Departamento de Comunicaciones de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias, la Oficina de Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (incluidos BikeArlington y WalkArlington) y el Departamento de Policía del Condado de Arlington (ACPD) son los líderes clave de muchas de estas iniciativas de divulgación en la comunidad centradas en el transporte.

En lo que va de 2025, el condado ha organizado más de 125 eventos sobre la seguridad en el transporte con un total de más de 5,150 asistentes. Además, el condado participó en más de 30 campañas o iniciativas para ayudar a fomentar un transporte multimodal seguro. En las listas a continuación se muestra un detalle de los programas educativos comunitarios organizados en 2025 por proveedor.

#### Las clases y eventos incluyen:

- Eventos emergentes de Visión Cero (fuera de la participación anual de comentarios sobre seguridad)
  - Información sobre "Seguridad de los peatones en condiciones oscuras" en el Arlington Food Assistance Center en enero de 2025
  - Conocimiento del programa de seguridad en Arlington Ploozza, en el Lubber Run Community Center, en mayo de 2025
- Comunicaciones de Seguridad Pública y Gestión de Emergencias
  - Se ofrecieron cursos de [Until Help Arrives \(Hasta que llegue la ayuda, UHA\)](#): Cantidad de asistentes no disponible
- Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS):
  - Clases de ciclismo para adultos: 6 clases/93 asistentes



Evento emergente de Visión Cero

- Rodeos de bicicletas y otros tipos de eventos sobre seguridad: 2 eventos / 44 asistentes
- Promoción de descuentos para miembros de Capital Bikeshare para residentes de bajos ingresos y promoción de la seguridad y distribución de cascos a través del Programa de Socios de la Comunidad: 63 eventos / 3,099 asistentes / 240 códigos de descuento
- Se ofrecieron demostraciones de estaciones, demostraciones de bicicletas, clases para aprender a andar y paseos en grupo de Capital Bikeshare con el fin de promover la seguridad y enseñar a los residentes cómo usar Capital Bikeshare a través del Programa de Socios Comunitarios: 2 eventos / 20 asistentes
- Asistimos a eventos de divulgación en universidades locales para promover Capital Bikeshare; materiales informativos sobre el ciclismo en Arlington y opciones de transporte en Arlington: 13 eventos / 976 asistentes
- Ofrecimos a los empleados información sobre Capital Bikeshare y Seguridad al andar en bicicleta, así como opciones de transporte público, en las Jornadas de Puertas Abiertas sobre Viajes al Trabajo: 30 eventos / 915 asistentes
- ACPD:
  - La Unidad Auxiliar inspeccionó 101 asientos de seguridad para niños a través del [programa de inspección de asientos infantiles de seguridad del condado](#) (Aviso: El programa de inspección de asientos infantiles para el coche se encuentra suspendido hasta nuevo aviso).
  - Evento contra el alcohol al volante "Don't Press Your Luck" (no te arriesgues) de WRAP ([X](#) | [Facebook](#))
  - Campaña Spring Street Smart del MWCOG (Washington Blvd) ([X](#) | [Facebook](#))
  - Campaña Spring Street Smart del MWCOG (S. Joyce Street) ([X](#) | [Facebook](#))
  - Bike and Roll to School Day (Día de ir en bicicleta y patinando a la escuela) 2025 ([X](#) | [Facebook](#) [Facebook](#))

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

- ACCS:
  - Se trabajó con las Escuelas Públicas de Arlington (APS) para distribuir pases de transporte iRide a los estudiantes en las escuelas a través de Mobile Commuter Store, en las ubicaciones de Commuter Store y en los eventos de presentación en la escuela: 2,361 tarjetas distribuidas: 202 en Commuter Stores y 2,159 por APS
  - ACCS/BikeArlington tuvo 10 menciones en los medios
- ACPD:
  - Período de advertencia de radares de control de la velocidad en zonas escolares ([X](#) | [Facebook](#))
  - Fatal Crash Wilson Blvd (Accidentes fatales en Wilson Blvd)([X](#) | [Facebook](#) | [Press Release](#))
  - Fans Don't Let Fans Drive Drunk (Los fanáticos no dejan a los fanáticos conducir alcoholizados) ([X](#) | [Facebook](#) | [Press Release](#))
  - WRAP Sober Ride- Super Bowl ([X](#) | [Facebook](#))
  - WRAP Sober Ride – Recordatorio de San Patricio ([X](#) | [Facebook](#))
  - WRAP Sober Ride – Recordatorio de San Patricio ([X](#) | [Facebook](#))
  - Recordatorio de período de advertencia de ampliación de PhotoSPEED ([X](#) | [Facebook](#))
  - Scoot Cute de Visión Cero ([X](#) | [Facebook](#))
  - Mes de concientización sobre la conducción distraída([X](#) | [Facebook](#))
  - Spring Street Smart del MWCOG ([Press Release](#) | [X](#) | [Facebook](#))
  - Drive Smart-Distracción al conducir ([X](#) | [Facebook](#))
  - Mes de concientización sobre la seguridad en motocicleta ([X](#) | [Facebook](#))

- WRAP Sober Ride – Cinco De Mayo ([X](#) | [Facebook](#))
- WRAP Sober Ride- Cinco de Mayo (recordatorio) ([X](#) | [Facebook](#))
- Click It or Ticket - Día de los Caídos ([X](#) | [Facebook](#) | [Press Release](#))
- Move Over ([X](#) | [Facebook](#))
- Radares de PhotoSpeed en funcionamiento durante la escuela de verano ([X](#) | [Facebook](#) | [Press Release](#))
- Programa de prevención de muertes infantiles por encierro en vehículos calientes de la NHTSA ([X](#) | [Facebook](#))
- WRAP Sober Ride - 4 de Julio ([X](#) | [Facebook](#))
- Drive Smart - Virginia is for Bucklers/ Click It or Ticket ([X](#) | [Facebook](#))
- Recordatorio de radares de PhotoSpeed en funcionamiento durante la escuela de verano ([X](#) | [Facebook](#))

#### ***C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: informe regional contra el alcohol al volante***

En mayo de 2023, Arlington recibió [\\$80,000 en asistencia de consultoría a corto plazo](#) de la Junta de Planificación del Transporte de la Región de la Capital Nacional para un proyecto regional basado en datos contra el alcohol al volante. Arlington presentó la solicitud de servicios profesionales en colaboración con las otras jurisdicciones de Visión Cero de la región: El condado de Montgomery, el condado de Prince George, la ciudad de Alexandria, el condado de Fairfax y el Departamento de Transporte del Distrito.

Los objetivos del proyecto eran:

- Investigar estrategias exitosas contra el alcohol al volante.
- Analizar los datos locales para identificar patrones de conducción bajo los efectos del alcohol.
- Crear un paquete estratégico de recomendaciones para que los municipios regionales enfrenen los problemas locales de alcohol al volante.
- Fomentar una estrategia coherente contra el alcohol al volante en toda la región; e
- Informar el desarrollo de campañas contra el alcohol al volante a futuro.

El [informe regional contra el alcohol al volante](#) detalla las conclusiones y los resultados del análisis del equipo de consultores. Incluye recomendaciones del equipo de consultores sobre distintas medidas que las jurisdicciones locales pueden poner en marcha, tanto de forma conjunta como individual, para abordar los problemas del alcohol al volante. Las recomendaciones abarcan medidas relacionadas con la planificación, prevención, aspectos legales, comunicación, tratamiento y evaluación.

Arlington está evaluando los próximos pasos para abordar la conducción bajo los efectos del alcohol en colaboración con otras agencias locales, usando este informe como recurso, y esperamos con ansias compartir las novedades sobre nuestras iniciativas.

[Obtenga más información sobre las iniciativas contra el alcohol al volante y los resultados del estudio aquí.](#)

#### ***C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña de reducción de accidentes graves***

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

La campaña 2025 presenta mensajes sobre un tema diferente cada mes. Los temas se publicaban continuamente e identificaban a través del equipo de Análisis de accidentes graves de Arlington según los factores más habituales relacionados con los accidentes graves y fatales en Arlington. Vea los temas en las viñetas a continuación. El alcance estimado de la campaña es de unas 240,000 personas al mes.

- Enero/noviembre: Ir más despacio es más seguro para todos - [Folleto en varios idiomas](#)
- Febrero: Cambios de carril seguros - [Gráfico en varios idiomas](#)
- Marzo: Scoot Cute - [Folleto en varios idiomas](#)
- Abril: Anuncios y mensajes centrados en la iniciativa de comentarios anuales sobre seguridad
- Mayo: Cuidado con las bicicletas - [Folleto en varios idiomas](#)
- Junio: ¡Reduzca la velocidad en las zonas de obra! [Folleto en varios idiomas](#)

## 4. Categoría D: Asociaciones

### *D2: Departamento de Transporte de Virginia: coordinación*

Alrededor del 20% de las millas de carreteras de Arlington son [propiedad y operadas por el VDOT](#). Este millaje incluye las principales carreteras interestatales (I-66/I-395) y algunas carreteras principales importantes (Arlington Blvd/Route 50, Langston Blvd/Route 29, Old Dominion Dr y Glebe Rd). Colaboramos con el VDOT para abordar los problemas de seguridad en los corredores y en las intersecciones que son propiedad del VDOT.



En 2025, continuamos o iniciamos el trabajo de los siguientes proyectos e iniciativas en coordinación con nuestros socios del VDOT:

- [Estudio STARS de Langston Blvd](#)
- [Proyecto piloto de seguridad en Route 50 / Highland St](#) (y análisis de un tratamiento en todo el corredor)
- Solicitudes de permisos para radares de velocidad [PhotoSPEED](#) (varias ubicaciones)
- Washington Blvd y N Frederick St (finalización de proyecto de desarrollo rápido)
- Langston Blvd y John Marshall Dr (proyectos de construcción rápida en curso)
- Actualizaciones de marcas y señalización tras [Auditoría de seguridad de la HIN de Langston Blvd \(desde la línea del condado hasta John Marshall Dr\)](#)
- Langston Blvd y N Quinn St (señalización avanzada/respuesta a puntos críticos)
- S Glebe Rd y S Old Glebe Rd (diseño de proyecto de construcción rápida)
- Langston Blvd y N Buchanan St (diseño de proyecto de construcción rápida)
- Langston Blvd y N Edison St (diseño de proyecto de construcción rápida)
- Langston Blvd y N Kensington St (diseño de proyecto de construcción rápida)
- Rampa de N Glebe Rd y I-66 en dirección este (permiso para mejoras en el marcado)
- N Glebe Rd y Cathedral Ln (diseño de proyecto de capital)
- Captación de fondos para [Estudio Project Pipeline de US Route 50/Arlington Blvd y VA Route 27/Washington Blvd \(NV-23-06\)](#)

*Colaboración de seguridad en el lugar entre el personal del condado de Arlington y el VDOT*

- Actualizaciones de cruces de senderos de Washington Blvd y Arlington Blvd (permisos para 2 ubicaciones)
- Langston Blvd y N Scott St (permiso para mejora en punto crítico)
- Langston Blvd y N Quantico St (diseño de mejoras en la parada de autobús, rampa y señalización de cruces/marcas en el pavimento)
- N Glebe Rd & N Henderson Dr/ N Quincy St (diseño de proyecto táctico de construcción rápida)

### ***D3: Coordinación de agencias regionales***

Arlington está colaborando con la ciudad de Alexandria en el proyecto de [auditorías de seguridad de intersecciones con altos índices de accidentes en West End](#). Compartimos la primera oportunidad de participación, participamos en una auditoría a pie y apoyamos el desarrollo de recomendaciones de seguridad para las siguientes intersecciones a lo largo de la frontera entre Arlington y Alexandria:

- King Street y Dawes Avenue
- King Street y 28th Street
- King Street y Park Center Drive

También hemos estado trabajando con la ciudad de Alexandria en el proyecto de [mejoras de seguridad y movilidad en King Street-Bradlee](#), que está llevando a cabo mejoras de seguridad tácticas a corto plazo antes de la actividad del futuro proyecto.



*Auditoría en King St con el personal de transporte de Alexandria*

### ***D5: Partes interesadas: grupo de partes interesadas externas***

Los miembros del grupo de partes interesadas externas de Visión Cero y las organizaciones a las que representan están llevando a cabo muchas medidas para ayudar a mejorar la seguridad en el transporte, incluidas iniciativas de seguridad o defensa y un amplio intercambio de información:

- [Arlington Families for Safe Streets](#):
  - Organizar una [encuesta sobre cuasi accidentes en varios idiomas](#) para reunir información sobre seguridad.
  - Colaborar con las Escuelas Públicas de Arlington en iniciativas de divulgación estudiantil.
  - Impulsar legislación relacionada con la seguridad a nivel estatal.
- [Comisión de la Tercera Edad](#):
  - Ayudar con la [Iniciativa Age-Friendly de Arlington:Us Bus](#) que pone en contacto a voluntarios adultos mayores con estudiantes y familias de primaria de Arlington para involucrar a los mayores y apoyar a los estudiantes que van caminando a la escuela.
  - Planificar la organización de un evento de seguridad y accesibilidad para adultos mayores.
- [BID de National Landing](#):
  - Defender las propuestas de Visión Cero/seguridad dentro del [estudio de mejoras multimodales de la Route 1 del VDOT](#) y del proyecto de [conexión multimodal de Crystal City con el Aeropuerto Nacional Reagan \(CC2DCA\)](#).
- [BID de Rosslyn\(RBID\)](#):
  - Apoyar la educación y concienciación del condado sobre varios proyectos.

- Compartir información sobre Visión Cero a través de los medios de comunicación del BID (Boletín y redes sociales), correos electrónicos dirigidos a clientes comerciales y residenciales, actualizaciones del Comité Ejecutivo y de la Junta del RBID.
- [Asociaciones de Columbia Pike:](#)
  - Investigar la viabilidad de apoyar proyectos de arte en el asfalto.
- Comités Asesores de Ciclistas y de Peatones de Arlington: El Comité Asesor de Peatones y el Comité Asesor de Ciclistas fueron impulsores fundamentales del programa Visión Cero en el condado de Arlington, y ambos comités siguen apoyando y abogando por el programa.
  - [Comité Asesor de Peatones \(PAC\):](#)
    - Apoyo al presupuesto del condado: El PAC solicita financiación para el apoyo específico de Visión Cero, así como para proyectos relacionados con Visión Cero, tanto para los presupuestos generales anuales como para los presupuestos del CIP.
    - Prioridades legislativas: El PAC alienta la creación y modificación de leyes pertinentes de Virginia que mejoren la seguridad de los peatones, tales como el control automatizado.
    - El PAC recibe actualizaciones del personal de Visión Cero durante las reuniones del PAC y proporciona comentarios durante y después de estas reuniones.
    - El PAC fomenta la participación de sus miembros y otros en los programas de Visión Cero del condado compartiendo regularmente actualizaciones del programa Visión Cero, comunicaciones de proyectos específicos de Visión Cero y oportunidades de participación pública en Visión Cero a través del GoogleGroup público del PAC.
    - Los miembros del PAC representan voluntariamente en el PAC a grupos clave del Condado, como el Grupo de Partes Interesadas Externas de Visión Cero, la Comisión de Calles Completas del Vecindario y los Comités de Revisión de Planos de Obra. Los miembros del PAC trabajan para garantizar que haya instalaciones para peatones (y ciclistas) seguras, accesibles, cómodas y conectadas para peatones de todas las edades y capacidades.
    - El PAC también colabora estrechamente con el personal de WalkArlington para promover la seguridad, el acceso, la comodidad y la conexión de los peatones. El PAC promueve y participa en las caminatas de WalkArlington y miembros voluntarios del PAC apoyan el programa WalkArlington en eventos.
    - El PAC aboga por instalaciones peatonales seguras en grandes proyectos específicos.
    - Los miembros del PAC también trabajan como voluntarios en programas relacionados con Rutas Seguras a la Escuela.
  - [Comité Asesor de Ciclistas \(BAC\):](#)
    - Apoyo presupuestario del condado: El BAC solicita financiación para el apoyo específico de Visión Cero, así como para proyectos relacionados con Visión Cero, tanto para los presupuestos generales anuales como para los presupuestos del CIP.
    - Prioridades legislativas: El BAC alienta la creación y modificación de leyes pertinentes de Virginia que mejoren la seguridad de los peatones, tales como el control automatizado.
    - El BAC recibe actualizaciones del personal de Visión Cero durante las reuniones del BAC y proporciona comentarios durante y después de estas reuniones.

- Club de Seguridad Vial de Arlington (ARS) en la Washington Liberty High School:
  - El Club de ARS colaboró con el personal de Visión Cero para organizar un evento emergente durante los periodos de almuerzo de Washington-Liberty, donde el personal estaba presente para hablar de las experiencias de los estudiantes con la seguridad en el transporte. Los estudiantes también tuvieron la oportunidad de probar las gafas de deterioro de ACPD mientras intentaban jugar un juego de Mario Kart para que vieran cómo el consumo de sustancias afecta la capacidad de conducción.
- [Movilidad sostenible para Arlington](#):
  - Comparte oportunidades de participación e impulsa la seguridad del transporte en proyectos activos.

Además, en junio de 2025, los miembros del grupo de Ingeniería y Operaciones de Transporte presentaron una actualización del programa Visión Cero a la Comisión de Transporte del Condado de Arlington. La [presentación](#) proporcionó un resumen de las tendencias de datos de accidentes de 2024, un resumen de los avances logrados hacia los más de 90 elementos de acción en nuestro [Plan de acción de Visión Cero](#) a lo largo de 2024, los aspectos más destacados del nuevo programa de participación pública y las iniciativas de educación, los resultados preliminares de la Participación anual de comentarios de seguridad de 2025, y un vistazo a las iniciativas que vienen en 2025 y en adelante.

Tras la presentación, los comisionados de Transporte aportaron una serie de comentarios constructivos y recomendaciones que el equipo de Visión Cero va a tener en cuenta e integrar en los próximos pasos del programa:

- Apoyar un mayor uso de las herramientas tácticas que hayan demostrado eficacia dentro del proyecto piloto de seguridad, como reductores tácticos de velocidad, plataformas de autobús temporales y endurecimiento de líneas centrales.
- Una mayor divulgación para la colaboración y participación de los jóvenes de secundaria.
- Investigar posibles soluciones para facilitar a los ciclistas el paso de la carretera al badén táctico.
- Conseguir que los proyectos piloto de éxito se conviertan en normas de diseño para el condado al diseñar las intersecciones.

#### ***D5: Partes interesadas: Escuelas Públicas de Arlington***

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

- Reuniones mensuales del Comité Conjunto sobre Opciones de Transporte (JCTC)
- El [proceso de modernización de las zonas escolares](#)
- Supervisión y evaluación para el [proyecto piloto de seguridad](#) de reductores tácticos de velocidad
- Otra coordinación según la necesidad sobre las cuestiones de seguridad en el transporte



*Autobuses en fila en S Four Mile Run Dr y S George Mason Dr*

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

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



*Corral de micromovilidad en 23<sup>rd</sup> St S*

A junio de 2025, ACCS añadió un nuevo corral, instaló bloques de estacionamiento en 3 corrales, reinstaló 7 corrales para adaptar las obras de repavimentación, trasladó 2 corrales para adaptar las carreras de bicicletas y reparó o sustituyó 5 corrales. En este momento hay un total de 137 corrales en el condado.

ACCS lanzó la campaña Meet the Corrals (Conozca los Corrales) en junio de 2024 para fomentar mejores prácticas de estacionamiento de los usuarios y el despliegue en los corrales por parte de los operadores. Incluye carteles en 42 estaciones de Capital Bikeshare de todo el condado, vídeos promocionales en 51 ascensores de oficinas y viviendas de Arlington, y la distribución de postales y folletos en terminales de transporte de todo el condado y en eventos de divulgación de BikeArlington.

A mediados de 2024, el contratista del condado MetroBike también empezó a supervisar el uso de los corrales para dispositivos de movilidad compartida (monopatines, bicicletas eléctricas, etc.) y el número de dispositivos de uso compartido mal estacionados. Están recopilando datos de uso para ayudar a informar y medir el impacto de la campaña Meet the Corrals. Vea en la siguiente tabla las cifras de dispositivos mal estacionados y dispositivos aparcados en corrales de enero a junio. Los datos de 2025 ahora son trimestrales, en lugar de mensuales.

Mes	Observaciones	% de mal estacionados	% de estacionados en corrales
Enero-marzo 2025	398	17.8%	10.9%
Abril-Junio 2025	375	19.2%	11.5%
Promedios de 2025	386.5/trimestre	18.5%	11.2%

## Reconocimientos e intercambio de conocimientos

### *Simposio GIS-T de la Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras y Transporte Estatales*

En abril de 2025, la Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras y Transporte Estatales (AASHTO) celebró en Portland (Oregón) su Simposio anual sobre la Ciencia de la Información Geográfica (GIS, en inglés) en el Transporte. La conferencia reúne a ingenieros, planificadores, responsables de agencias y profesionales de datos de todo el país para compartir las mejores prácticas y técnicas para utilizar mejor las tecnologías de GIS y cartográficas en los proyectos de transporte. Como parte de la conferencia, el personal del condado presentó su trabajo sobre la actualización y el desarrollo del nuevo mapa de comodidad para bicicletas (Bike Comfort Map), una herramienta que el personal del condado ha estado utilizando para ayudar a encontrar posibles zonas en el condado que puedan necesitar una mejor infraestructura de seguridad para bicicletas.

### *Cumbre sobre alumbrado público*

El personal del condado presentó cómo utilizaron los volúmenes de tráfico y las velocidades para informar el desarrollo del mapa de comodidad para bicicletas en la cumbre sobre alumbrado público 2025, un evento de un día donde se mostraron proyectos que utilizan métricas de big data y datos de vehículos conectados.

### *GIS Day del DMV 2025: encuentro intermedio*

GIS Day es un evento internacional anual que se celebra en otoño para promover el uso de las tecnologías GIS. El personal del condado expuso en un acto de mitad de año en abril, organizado por la organización regional del GIS Day del DMV, sobre el desarrollo y el uso del Bike Comfort Map en Arlington.

### *Conferencia sobre el diseño de ciudades de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano*

La Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (National Association of City Transportation Officials, NACTO) celebró en mayo su conferencia anual Designing Cities en Washington, D.C. La conferencia reúne a ingenieros, planificadores, responsables de agencias gubernamentales y profesionales del transporte de toda Norteamérica para interactuar, conectar y aprender unos de otros. El condado envió a más de una docena de empleados a la conferencia y el personal participó en recorridos a pie, en bicicleta y en intercambios entre pares. Como parte del programa de la conferencia, el personal del condado guio a los participantes en cinco recorridos a pie y en bicicleta por Arlington. Para Arlington fue un honor compartir nuestros proyectos y conocer las mejores prácticas de todo el país gracias a todo lo que ofrece la conferencia. Arlington también participó en una sesión de "Meet the Cities" para compartir técnicas exitosas de participación comunitaria y las lecciones aprendidas con jurisdicciones hermanas de todo Estados Unidos mediante paneles informativos.



*El personal del condado de Arlington participa en un recorrido en bicicleta por Washington, D.C. durante la conferencia*

## ***Programa de vinculación comunitaria de Visión Cero de la Administración Federal de Carreteras***

En la primavera de 2024, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) aceptó la solicitud de Arlington para unirse al próximo ciclo del programa nacional de [vinculación comunitaria de Visión Cero](#). En junio de 2025, el personal de Visión Cero tuvo el agrado de recibir al equipo de Visión Cero de Madison Wisconsin, que se encontraba en la ciudad para la conferencia NATCO. El personal de Madison enfrentó a la lluvia para dar un paseo a pie y en bicicleta por el Gateway Park y el corredor Courthouse-Rosslyn. Fue una gran oportunidad para conocernos personalmente y compartir ideas sobre diversos temas de seguridad, desde las mejores prácticas de ingeniería hasta métodos eficaces de educación comunitaria.



*Personal de Visión Cero del condado de Madison en un paseo en bicicleta por Gateway Park*

## ***Academia de Sistemas Seguros John's Hopkins***

En junio, la Universidad Johns Hopkins, en colaboración con la Administración Sueca de Transporte, la Fundación AAA para la Seguridad Vial y el Instituto de Ingenieros de Transporte, ofreció la [Academia de Sistemas Seguros](#) 2025. La academia, celebrada en DC, es un taller de cinco días en el que participan instructores internacionales junto con líderes estadounidenses en seguridad vial para dar a los asistentes una comprensión profunda de la teoría del Sistema Seguro y conocimientos para aplicar eficazmente los principios del Sistema Seguro. Arlington tuvo el honor de asociarse con la ciudad de Alexandria para presentar una sesión para la academia sobre la seguridad de las vías arteriales en un contexto mixto urbano/suburbano. Fue genial compartir experiencias y aprender de profesionales viales de todo el mundo.

# Resumen de los comentarios anuales sobre seguridad

Como parte del Plan de Acción de Visión Cero, el condado de Arlington se comprometió a implementar un período anual de recepción de comentarios para recopilar aportes sobre la seguridad en el transporte del condado, incluidas percepciones y experiencias. Esta sección muestra un resumen de alto nivel de las actividades de participación pública y los comentarios recibidos durante la segunda participación anual de comentarios sobre la seguridad, que tuvo lugar del 1 al 30 de abril de 2025. [Vea el resumen completo de la iniciativa de participación en el sitio web de Visión Cero.](#)

## Descripción general de las actividades

La participación de la comunidad para la iniciativa de participación anual de comentarios sobre la seguridad consistió en varias actividades en abril 2025:

- Del 1 al 30 de abril, el condado aceptó comentarios por escrito a través de un formulario en línea o en papel.
- El equipo de Visión Cero organizó ocho eventos emergentes en todo el condado, y los lugares, horarios y duración se pensaron para llegar a un público diverso cerca de los corredores con altos índices de accidentes. Pedimos la opinión de la comunidad verbalmente y en carteles interactivos.
- El condado se asoció con WalkArlington para educar a los miembros de la comunidad sobre la implementación de las nuevas mejoras de seguridad y su impacto

**By the numbers...**

- 672 feedback form responses
- 8 pop-up events with 1,005 in-person interactions
- 113 lawn signs distributed
- 50 sidewalk stickers
- 2 library kiosks with mail-in feedback forms
- 1 community walk with 30 attendees

**Who we heard from on the feedback form...**

- 93% of respondents live in Arlington County
- 22% of respondents work in Arlington County
- 86% of respondents typically walk
- 81% of respondents typically use a personal vehicle
- 58% of respondents typically use transit
- 40% of respondents typically use a bicycle

**Flyer**

**Sidewalk Sticker**

**Lawn Sign**



## Comentarios destacados

Los comentarios recibidos a través del formulario de comentarios y en los eventos emergentes en persona revelaron información importante sobre las percepciones de la seguridad al viajar en Arlington. En general, la mayoría de la gente se siente segura al conducir y usar el transporte público, pero no coincide tanto en cuanto a la seguridad al caminar y andar en bicicleta.

Las tres principales preocupaciones informadas en los eventos emergentes y en los formularios de opinión fueron las mismas que se señalaron en la iniciativa de participación pública de 2024:

- 1.) Exceso de velocidad y conducción agresiva
- 2.) Conductores y peatones distraídos
- 3.) Conductores que no respetan las leyes y señales

Cuando se preguntó qué más podría hacer el condado para que desplazarse sea más seguro, los temas que más se repitieron fueron:

- Ampliar y mejorar la infraestructura protegida para bicicletas
- Mejorar la seguridad de los peatones con señales y pacificación del tráfico, ampliar las redes de aceras y solucionar los problemas de accesibilidad
- Mejorar la seguridad y el diseño de las intersecciones
- Reducir la velocidad de los vehículos mediante la ingeniería y el control, y reforzar el control del cumplimiento de las leyes de tránsito de todos los usuarios
- Mejorar la comunicación, la señalización y la educación pública
- Abordar la agresión y la imprudencia de los conductores
- Aumentar la seguridad cerca de las escuelas y los vecindarios residenciales

## Cómo usamos sus comentarios

Así es como estamos incorporando los comentarios que recibimos al programa del quinto año de Visión Cero:

- Seguimos dando prioridad a las mejoras en infraestructura y a los cambios sistémicos para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.
- El 43% de los encuestados dicen sentirse menos seguros que el año pasado en las carreteras de Arlington. Durante el proceso de actualización del Plan de acción de cinco años llevaremos a cabo más actividades de divulgación y análisis para comprender mejor los factores específicos que contribuyen a esta sensación.
- Aumentar los esfuerzos para implementar estrategias de reducción de la velocidad tanto en las calles de los vecindarios como en las arteriales.
- Seguir ampliando las iniciativas educativas que buscan promover un comportamiento seguro de los conductores, como respetar las leyes de tránsito y reducir las distracciones al volante.
- Seguir desarrollando las campañas de este año sobre seguridad al andar en scooters y bicicletas eléctricas para promover prácticas seguras de conducción y estacionamiento para todos los usuarios de la micromovilidad.



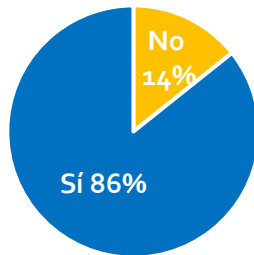
# Análisis del antes y después

El Plan de acción de Visión Cero establece que revisaremos la eficacia de los proyectos de mitigación de la seguridad en el transporte mediante la evaluación de las condiciones antes y después de los tratamientos de seguridad. El objetivo de estas revisiones es comprender las repercusiones de nuestros proyectos, identificar las áreas que se puedan mejorar e informar las políticas futuras. En esta sección se resumen las primeras conclusiones y ejemplos del seguimiento del antes/después de los proyectos de construcción rápida, las mejoras en puntos críticos y las medidas tomadas tras las auditorías de seguridad de la HIN. Estas cifras ofrecen una comprensión de alto nivel de los efectos de las iniciativas.

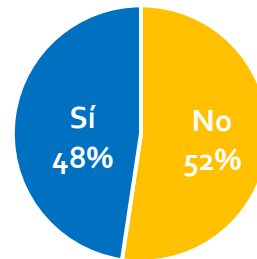
## Seguimiento del efecto de los proyectos de construcción rápida

Hacemos un seguimiento de los patrones de accidentes en los [proyectos de seguridad de construcción rápida](#) para entender su impacto en la seguridad. Desde el lanzamiento del programa Visión Cero en 2021, hemos instalado más de 80 proyectos de construcción rápida. Alrededor del 86% de las ubicaciones de construcción rápida habían registrado accidentes en la intersección antes de la instalación. Después de la instalación, solo un 47% de las ubicaciones han registrado accidentes. **En lo que respecta a accidentes con heridos, los proyectos de construcción rápida han conseguido una reducción del 38% en este tipo de accidentes al día de hoy.**

Ubicaciones con accidentes *antes* de la instalación de proyectos de construcción rápida



Ubicaciones con accidentes *después* de la instalación de proyectos de construcción rápida



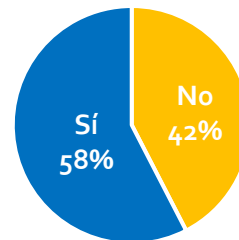
## Seguimiento de la mejora de la seguridad en los puntos críticos

También hacemos un seguimiento de los patrones de accidentes en los [puntos críticos donde se han instalado mejoras recientemente](#) para entender su efecto en la seguridad. Entre 2022 y 2024, instalamos 66 mejoras en puntos conflictivos (de distinto tamaño y escala). En el 100% de los puntos críticos se habían registrado accidentes en la intersección antes de la mejora. Después de la instalación, solo un 57% de las ubicaciones han registrado accidentes. **En lo que respecta a accidentes con heridos, los proyectos de mejoras en puntos críticos también han conseguido una reducción del 41% en este tipo de accidentes al día de hoy.**

Ubicaciones con accidentes antes de las mejoras en puntos críticos



Ubicaciones con accidentes después de las mejoras en puntos críticos



## ***Seguimiento posterior a las medidas de las auditorías de seguridad en la red de lesiones graves***

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

Las siguientes auditorías se realizaron en 2022. Vea cada hoja de resumen para conocer los resultados, las medidas, el progreso y la revisión de seguimiento de los accidentes de cada corredor:

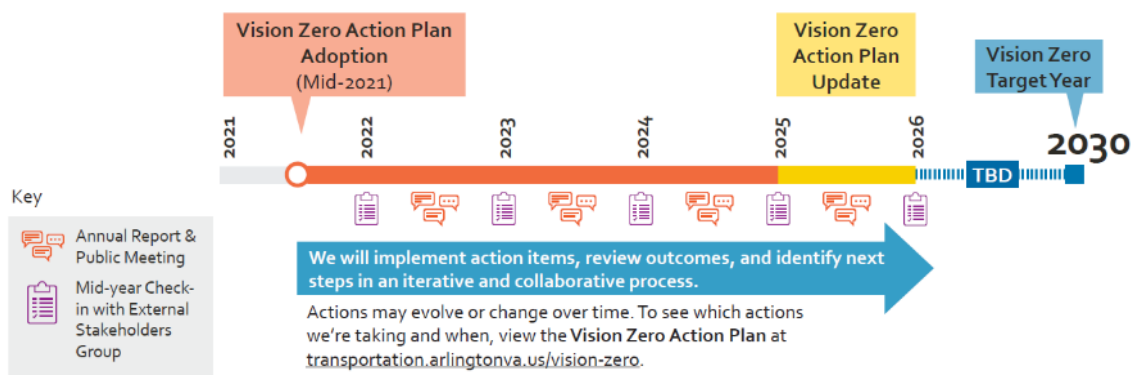
- [Four Mile Run desde Columbia Pike hasta Walter Reed Drive](#)
- [N Carlin Springs Rd desde N Glebe Rd hasta N Edison St](#)
- [S Glebe Rd desde 24th St S hasta Route 1/Richmond Hwy](#)

# 2025: Próximamente

Antes de fines de 2025, esperamos avanzar en los siguientes elementos de acción:

## Actualizaciones del plan de acción

El [Plan de acción de Visión Cero](#) de 2021 era una hoja de ruta de cinco años para iniciar el proceso de seguridad de Visión Cero en el condado de Arlington. Comenzaremos el proceso de actualización del Plan de acción en otoño de 2025, con el objetivo de adoptar el Plan de acción actualizado en 2026. Esta actualización prevista incluirá dos puestos de control clave para la participación de la comunidad y seguirá de cerca el desarrollo del plan de Futuro del transporte de Arlington. Esperamos con interés las noticias sobre el proceso de actualización del Plan de acción de Visión Cero a través del [Boletín de Visión Cero](#).



### Cronograma de la actualización del Plan de acción de Visión Cero 2021

#### 1. Categoría A: Análisis de datos

##### **A1: Debate anual sobre prácticas recomendadas FR-300**

En diciembre de 2024, el personal de Visión Cero celebró reuniones anuales con la policía en cada brigada de patrulla activa para analizar las prácticas recomendadas para completar de forma coherente y exhaustiva el formulario de informe de accidentes FR-300, que es la fuente de la base de datos de accidentes de Arlington.

##### **A3: Análisis anual de accidentes: auditorías de la nueva red de lesiones graves (HIN)**

El programa [Red de Lesiones Graves](#) maneja un ciclo de tres años, que ha implicado a personal que audita seis corredores por año para la HIN 2023 (desarrollada con datos de los años 2018-2022). Las últimas tres auditorías del ciclo de HIN 2023-2025 están programadas hasta fines de 2025 e incluyen:

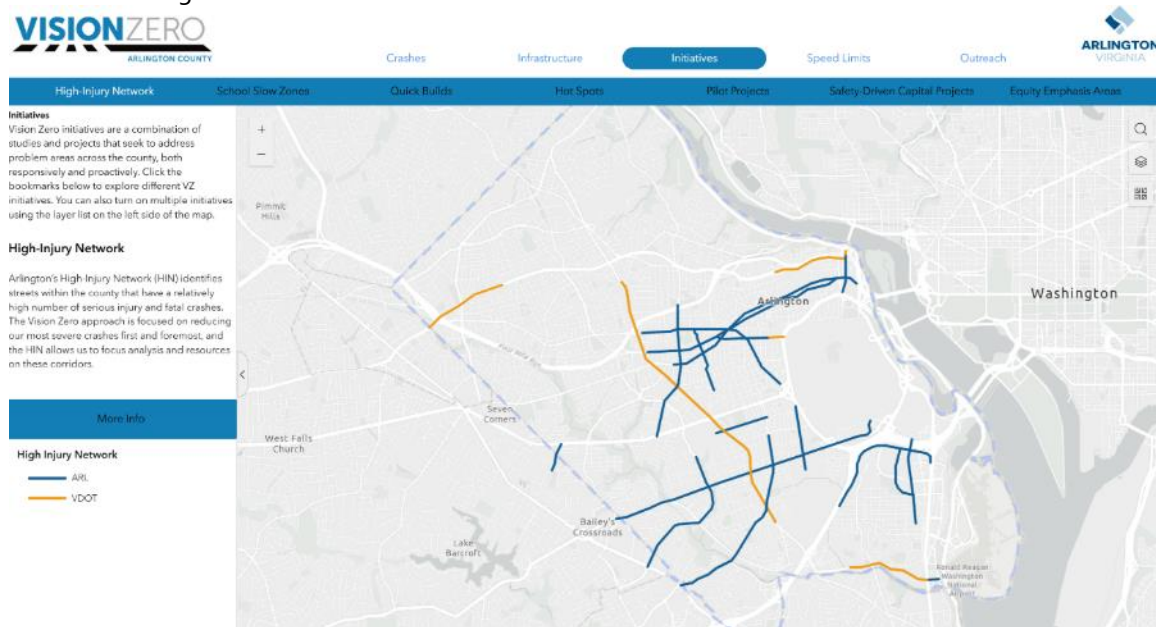
- 2nd St S (S Glebe Rd a S Fillmore St)
- N Quincy St (15th St N a Wilson Blvd)
- Army Navy Dr (20th St S a S Eads St)

Por lo general, la documentación de la auditoría estará disponible durante los cuatro meses de una auditoría; esté atento a la documentación y las actualizaciones en la [página de Auditorías de seguridad de los corredores en la HIN](#).

### ***A3: Análisis anual de accidentes: actualización de tres años de la red de lesiones graves (HIN)***

El programa [Red de Lesiones Graves](#) maneja un ciclo de tres años. Nuestra HIN vigente se desarrolló a fines de 2022 y usa los datos de 2018-2022. La red cubre el 52% de todos los accidentes fatales, graves o que causen lesiones en Arlington y el 6.8% de todas las carreteras.

En otoño de 2025, el personal revisará y actualizará la HIN utilizando nuevos datos de accidentes para realizar un cálculo de la densidad de accidentes graves y fatales a lo largo de las carreteras de Arlington. Planeamos publicar el nuevo mapa de corredores de la HIN y el cronograma de auditorías de seguridad antes del comienzo de 2026, de modo que podamos iniciar 2026 con nuestra primera auditoría de seguridad de la nueva red.



*Panel del programa Visión Cero*

### ***A3: Análisis anual de accidentes: nuevos elementos de acción para 2025***

El programa Puntos críticos ha señalado tradicionalmente entre 60 y 70 intersecciones para su evaluación durante un período de dos años. El equipo del proyecto descubrió que este ciclo y enfoque eran limitantes de las siguientes maneras:

1. Un ciclo de dos años era extenso y no se adaptaba a los cambios en los patrones de accidentes y las necesidades de ubicación.
2. La aplicación de datos de accidentes de cinco años nos impedía identificar pequeños aumentos a corto plazo en los accidentes (y, en cambio, señalaba ubicaciones con patrones de accidentes que se originaron mucho antes, pero que ya se habían abordado).
3. La metodología de puntos críticos a menudo señalaba intersecciones con patrones de accidentes conocidos, por lo que ya se habían planificado o implementado proyectos en esas ubicaciones.

A partir de este año, pasaremos a un ciclo de análisis anual (de un año) y se denominará "Puntos de acción de Visión Cero". El análisis aplicará un proceso de identificación de ubicación similar al de años anteriores y identificará ubicaciones con nuevos patrones de accidentes que no tengan trabajos previstos o planificados y que requieran una acción rápida. La iniciativa se centrará en entre 25 y 30 ubicaciones al año. [Visite la página de Puntos de Acción](#) para ver los Puntos de Acción de 2025 y la metodología utilizada para identificarlos.

#### ***A4: Análisis de la equidad: acción y seguimiento***

Continuaremos implementando el informe del [Análisis de la equidad en seguridad del transporte](#) mediante:

- El uso de las áreas con énfasis en la equidad como parte de los criterios de clasificación de proyectos de desarrollo rápido en las revisiones trimestrales de candidatos a proyectos
- El uso de Áreas con énfasis en la equidad como parte de los criterios de clasificación de proyectos de capital para la actualización del Programa de Mejora de Capital del año fiscal 25-26
- La conclusión de inventarios y la instalación de actualizaciones en los segmentos de análisis sistémico de seguridad en las áreas con énfasis en la equidad
- El uso de la lista de verificación de participación equitativa para todas las iniciativas de participación pública de Visión Cero
- Presentaciones emergentes trimestrales en eventos que tengan lugar en zonas de equidad o en sus proximidades para compartir información sobre los canales y recursos de seguridad del condado.

Asimismo, revisaremos las referencias de equidad establecidas en el Análisis de la equidad e integraremos los elementos de acción en la actualización del Plan de acción de cinco años a partir del otoño 2025.

#### ***A8: Estudios del antes y después***

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



*Piloto de seguridad de líneas centrales reforzadas*

## **2. Categoría B: Proceso y organización**

### ***B1: Planificación integral: el futuro del transporte en Arlington***

La visión y las metas perfeccionadas se presentarán para comentarios de las partes interesada y la comunidad para su finalización a mediados de 2025. A medida que avance el proceso, la visión y las metas servirán de base para el desarrollo del resto del Plan de transporte, incluidas sus políticas, estrategias y redes de prioridades modales. La fase 3 de la participación, prevista para otoño de 2025, pedirá la opinión de la comunidad sobre el borrador de políticas, estrategias y redes de prioridades modales. Se prevé que el plan actualizado se presente a la Junta para su adopción en el verano de 2026. Visite la [página de Futuro del transporte de Arlington](#) para obtener más información o registrarse para actualizaciones.

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

Tenemos actualmente más de 30 proyectos de seguridad de desarrollo rápido en progreso (fases de diseño o construcción). El resto de 2025, comenzaremos con la construcción en algunos de estos proyectos, y con la fase de diseño para otros. Vea la [página de Proyectos de seguridad de desarrollo rápido](#) para actualizaciones en estos y otros proyectos de desarrollo rápido nuevos.

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

Planeamos entregar o avanzar en [proyectos de capital para la seguridad](#) en 17 ubicaciones en 2025. A continuación figuran los enlaces, si están disponibles:

- En construcción:
  - [N Ohio St y 12th St N](#): Mejoras en los cruces de caminos
  - [Calles completas de Army Navy Dr](#): Mejoras en las instalaciones ambientales, para bicicletas, tránsito y peatones
  - [Columbia Pike, S Orme St a S Joyce St](#): Soterramiento de servicios públicos; mejoras en el paisaje urbano
  - [Military Rd y Nelly Custis Dr](#): Construcción permanente de rotonda táctica (proyecto piloto anterior de Visión Cero)
  - [Realineación de 15th Street S/S Clark-Bell St](#): Realineación de las secciones de 15th St S y S Clark St, mejoras en las instalaciones para bicicletas, intersecciones protegidas, mejoras en aceras/rampas
  - [Calles completas de S Eads St, 12th St S a Army Navy Dr](#): Mejoras del paisaje urbano y las instalaciones para bicicletas en coordinación con proyectos adyacentes
- En diseño:
  - [Fase 2 de mejoras para el cumplimiento de la ADA en el corredor Rosslyn-Ballston](#): Mejoras de accesibilidad para peatones
  - [S Glebe Rd y 9th St S](#): Mejoras multimodales de seguridad
  - [Wilson Blvd y N Rhodes St](#): Mejoras multimodales de seguridad en la intersección
  - [Lorcom Ln, 24th Rd N a Nelly Custis Dr](#): Nuevas aceras, aceras más anchas, realineaciones (proyecto piloto anterior de Visión Cero)
  - [Lorcom Ln y Vacation Ln](#): Proyecto de intersección con diseño en curso
  - Wilson Blvd y N Livingston St: Extensiones de aceras; nuevo semáforo
  - Clarendon Blvd y N Oak St: Nueva acera para reemplazar las barreras temporales; extensiones de aceras
  - Langston Blvd y Fort Myer Dr en dirección este: Extensiones de aceras; mejora de semáforos
  - N Glebe Rd y Cathedral Ln: Extensiones de aceras y mejoras de la intersección
  - 15th St S, S Joyce St a S Hayes St: Extensiones de aceras; mejora de cruces
  - S Courthouse Rd y 2nd St S: Extensiones de aceras; mejoras de las paradas de autobús

### ***B5: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad: Planificación de mejoras de capital***

En otoño de 2025, comenzaremos el proceso de elaboración del presupuesto del Plan de Mejora de Capital (CIP) para los años fiscales 27-36, durante el cual solicitaremos fondos para financiar: Esfuerzos de desarrollo rápido de Visión Cero, análisis de seguridad y servicios de apoyo de Visión Cero y proyectos de transporte de capital para la seguridad. Además, promoveremos el apoyo a

cualquier solicitud de financiación presentada por el Departamento de Policía para ampliar los programas de control automatizado de la seguridad.

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

Continuaremos progresando hacia nuestro elemento de acción de revisión de todos los límites de velocidad de más de 30 mph en el condado en 2025. Ahora puede hacerse un seguimiento de las revisiones de los límites de velocidad a través del [Panel del programa Visión Cero - pestaña "Speed Limits" \(límites de velocidad\)](#). Los segmentos actuales de carreteras con límites de velocidad en revisión o con revisiones previstas de límites de velocidad incluyen las carreteras que son propiedad del Departamento de Transporte de Virginia (VDOT).

- Langston Blvd desde N Veitch St hasta N Nash St (40 mph)
- S Glebe Rd desde Walter Reed Dr hasta Richmond Hwy (35 mph)
- Langston Blvd desde N Sycamore St hasta Lorcom Ln (30 mph)
- N Glebe Rd desde N Quincy St hasta Arlington Blvd (30 mph)
- N Glebe Rd desde Langston Blvd hasta Washington Blvd (30 mph)
- S Glebe Rd desde Arlington Blvd hasta S Walter Reed Dr (30 mph)
- N Glebe Rd desde Langston Blvd hasta la rampa de Military Rd (35 mph)
- Old Dominion Dr desde la línea del Condado de Fairfax hasta N Glebe Rd (35 mph)
- Old Dominion Dr desde N Glebe Rd hasta N Abingdon St (30 mph)
- Langston Blvd desde Lorcom Ln hasta N Veitch St (35 mph)
- Cherry Hill Rd desde Langston Blvd hasta N Quincy St (30 mph)

### ***B7: Caja de herramientas de ingeniería de seguridad multimodal: proyectos piloto***

Continuaremos progresando con los cinco [proyectos piloto de seguridad](#):

- [Reductores de velocidad tácticos](#): Llevaremos a cabo otra ronda de comentarios de la comunidad después de la expansión piloto a siete ubicaciones adicionales. Usando esta información junto con los datos del antes/después, determinaremos los próximos pasos para las ubicaciones piloto y las directrices generales para los reductores de velocidad.
- [Proyecto piloto de cierre de la isla central de Route 50 y Highland St](#): Supervisaremos las condiciones en el proyecto piloto durante el verano de 2025, luego recopilaremos datos del después y comentarios de la comunidad en otoño de 2025. Esperamos llegar a los próximos pasos para el proyecto piloto en invierno de 2025/2026.
- [Proyecto piloto de carriles para bicicletas en pendiente/conflicto de giro a la derecha](#): Supervisaremos el proyecto piloto, recopilaremos los datos del antes/después y los comentarios de la comunidad en otoño de 2025. Según los hallazgos de estos esfuerzos, determinaremos los próximos pasos para el proyecto piloto.
- [Proyecto piloto de Gestión de la velocidad](#): Se realizarán instalaciones durante el verano/otoño de 2025, si el clima lo permite. Recopilaremos datos para medir su eficacia y desarrollaremos un conjunto de herramientas probadas para gestionar la velocidad de los vehículos y reducir los riesgos de accidentes graves y fatales en nuestra comunidad.
- Proyecto piloto de Intervalo de prioridad: Manténgase atento para recibir más información sobre este próximo proyecto piloto.

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

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

En otoño de 2025, Arlington lanzará diez ubicaciones nuevas adicionales de cámaras de control de velocidad en zonas escolares. Arlington supervisará y revisará de cerca todas las ubicaciones de cámaras de luz roja y de control de velocidad. Actualizaremos y ajustaremos el programa según este y las necesidades identificadas a través del análisis de seguridad lo permitan. Esté atento a las actualizaciones a través de los comunicados de prensa del Departamento de Policía del Condado de Arlington (ACPD), así como el [Boletín de Visión Cero](#).



*Señal de advertencia de PhotoSPEED*

### ***B9: Mantenimiento de las instalaciones: repavimentación y revestimiento***

El programa de repavimentación y revestimiento cumple un papel importante en la mejora de la seguridad. Todos los años, llevamos a cabo [la repavimentación y el revestimiento de rutina en las carreteras de todo el condado](#). Las condiciones del pavimento de las calles son evaluadas anualmente por un contratista especializado que genera un Índice de Condición del Pavimento para cada manzana evaluada, tras la finalización de las operaciones de pavimentación cada otoño, conforme a los estándares nacionales. Las carreteras se priorizan para la repavimentación anual en función de sus puntuaciones en el índice. Las mejoras en los bordillos, las aceras y las rampas de los bordillos pueden realizarse antes de la repavimentación. La repavimentación se llevará a cabo durante todo el verano y hasta el otoño de 2025 y proporcionará mejoras en la seguridad por medio del mantenimiento de rutina.

### ***B10: Diseño del mantenimiento del tráfico y construcción activa***

El desarrollo de pautas más detalladas de Diseño de Mantenimiento del Tráfico (MOT) para zonas de obras activas ha comenzado como conversaciones

interdepartamentales/interdisciplinarias y grupos de trabajo para identificar las necesidades y los próximos pasos para mejorar la planificación y el cumplimiento de las condiciones de seguridad alrededor de las zonas de obras activas. Simultáneamente, el personal del condado está investigando las posibilidades de tener una plataforma de intercambio de datos sobre zonas de obras que cree un sistema centralizado para gestionar y comunicar en tiempo real las zonas de obras activas en todo el condado.



*Obra de construcción en S George Mason Dr*

### 3. Categoría C: existentes

#### ***C1: Iniciativas de participación pública sobre seguridad en curso***

Organizaremos oportunidades para comentarios públicos en las siguientes tres actividades más adelante este año:

- Proyecto piloto de seguridad de carriles para bicicletas en pendiente y conflicto de giro a la derecha
- Cierre de la isla central de Route 50/Arlington Blvd y Highland St
- Actualizaciones del plan de acción de cinco años de Visión Cero (Ronda 1)

Esté atento a los avisos sobre estas iniciativas de participación por medio del [Boletín de Visión Cero](#).

#### ***C4: Desarrollo del conocimiento de la comunidad: campaña y presentaciones emergentes de reducción de accidentes graves***

Seguiremos creando mensajes intencionados para su distribución a través de la Campaña de reducción de accidentes graves hasta finales de 2025, con el fin de educar a los miembros de la comunidad sobre los principales factores de riesgo para la seguridad que se observan en los datos de accidentes de Arlington. Todos los temas se identifican en función de los patrones observados en los accidentes graves y fatales en Arlington. Compartiremos estos temas de mensajes y obsequios en eventos de presentaciones emergentes (especialmente en áreas con énfasis en la equidad) durante el resto del año.



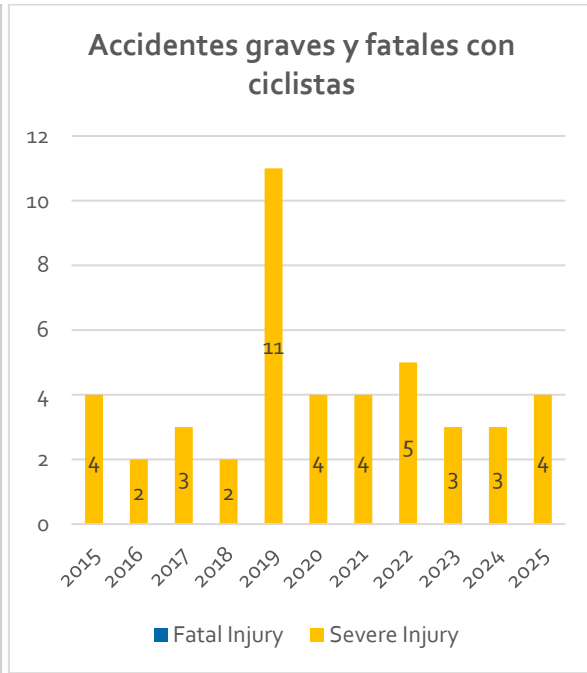
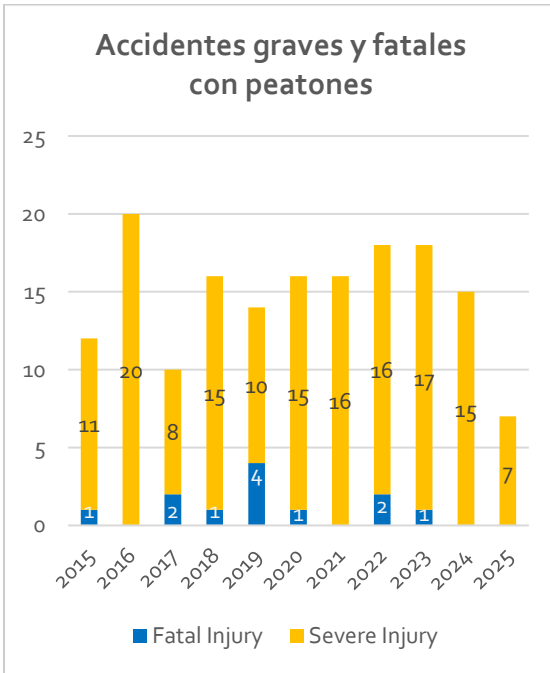
*Presentación emergente de Visión Cero en Arlington Food Assistance Center*

### 4. Categoría D: Asociaciones

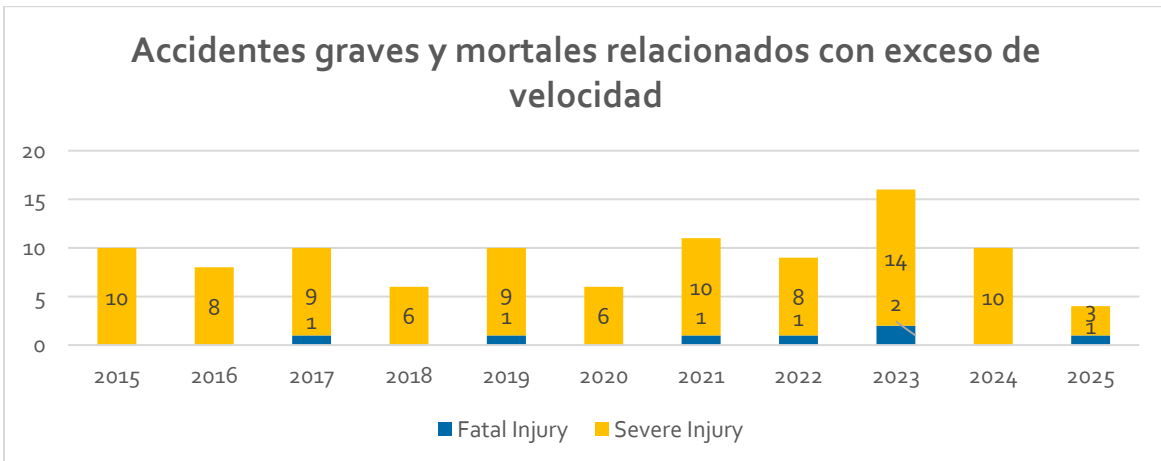
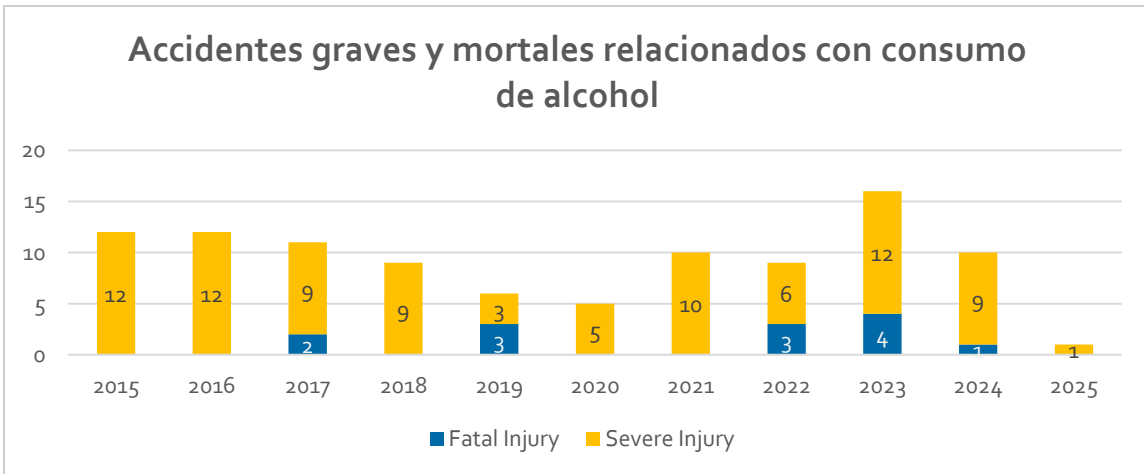
#### ***D2: Departamento de Transporte de Virginia: coordinación***

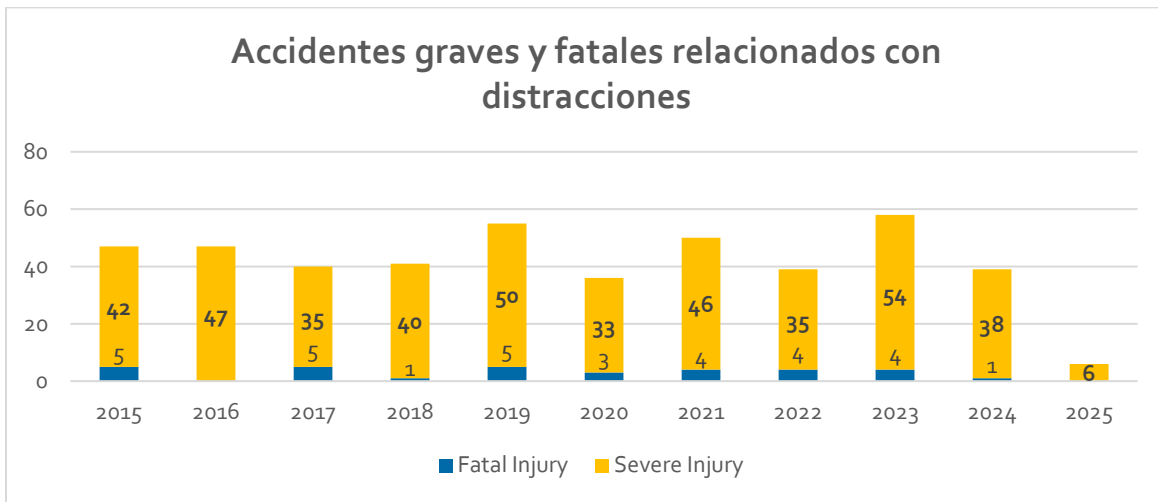
Seguiremos colaborando con el VDOT para abordar los problemas de seguridad en los corredores y en las intersecciones que son propiedad del VDOT. Esto incluye la continuación de las iniciativas enumeradas en la sección

Datos de accidentes con peatones y ciclistas

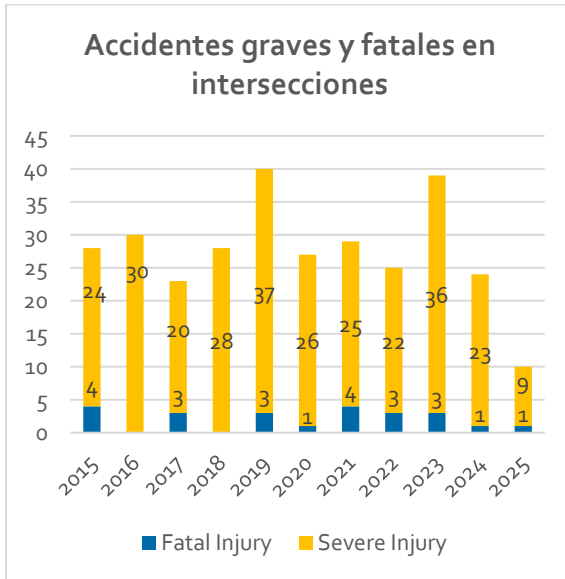


#### Datos de accidentes según factores del accidente





#### Datos de accidentes según ubicación del accidente



2025: Principales logros, así como otras iniciativas identificadas a través del programa de Puntos críticos, las auditorías de seguridad de la HIN, las necesidades de seguridad sistémicas y los informes de la comunidad.

#### D4: Promoción legislativa: paquete legislativo de 2026 para la Asamblea General

Este otoño, colaboraremos con la Oficina del Administrador del Condado para proporcionar directrices de expertos en la materia en relación con las necesidades de políticas de seguridad en el transporte, mientras el Condado prepara el paquete legislativo que será aprobado por la Junta del Condado y presentado para su consideración antes de la Asamblea General de Virginia de 2026.

#### D5: Partes interesadas: grupo de partes interesadas externas

En octubre de 2019, Arlington formó el [Grupo de Partes Interesadas Externas de Visión Cero](#), reuniendo a representantes de comités, comisiones y organizaciones comunitarias existentes identificados por el Grupo Interdepartamental de Partes Interesadas de Visión Cero. El Grupo de Partes Interesadas Externas se reunió cada dos meses durante el desarrollo del primer Plan de acción de cinco años de Visión Cero del condado, y ahora se reúne anualmente para comprobar el

progreso y las necesidades de Visión Cero. El grupo también recibe correos electrónicos mensuales del equipo de Visión Cero sobre los progresos recientes, el intercambio de información y otras actividades relacionadas con el programa.

En otoño de 2025, trabajaremos con los representantes del Grupo de Partes Interesadas Externas para confirmar los representantes y la participación en el proceso de actualización del Plan de acción de cinco años 2025-2026. Esperamos que los representantes participen en las siguientes actividades:

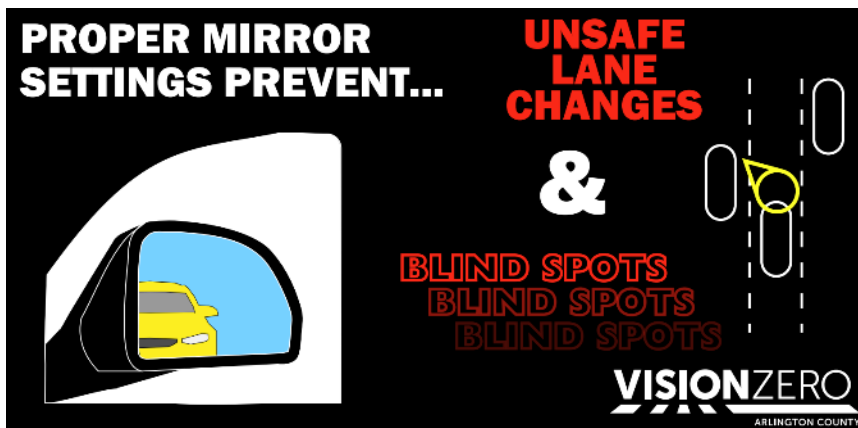
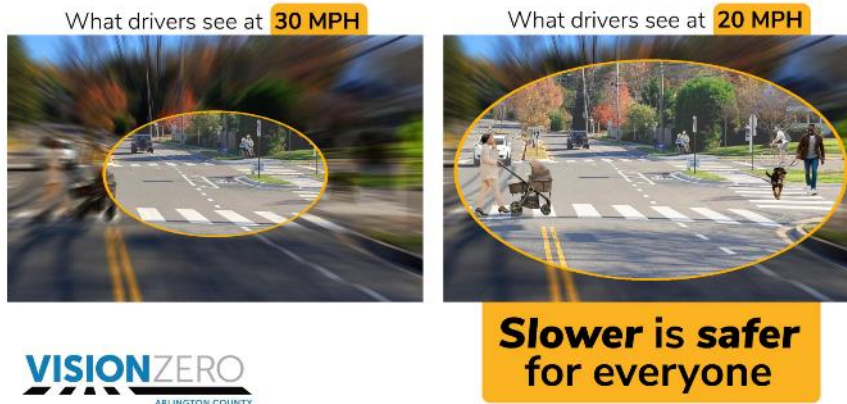
- Asistir a tres reuniones virtuales de VZESG de 1.5 horas de duración a lo largo del año,
- Proporcionar actualizaciones sobre el progreso del Plan de acción de Visión Cero a su organización en sus reuniones regulares,
- Recopilar comentarios colectivos de su organización en dos puestos de control de comentarios de la comunidad del proceso de planificación, y
- Ayudar a compartir con el público las dos oportunidades de comentarios de la comunidad.

Esperamos con interés colaborar con las organizaciones del Grupo de Partes Interesadas Externas. Las organizaciones que aún no participan en el Grupo de Partes Interesadas Externas pueden ponerse en contacto con [csbaker@arlingtonva.us](mailto:csbaker@arlingtonva.us) para obtener más información sobre cómo participar.

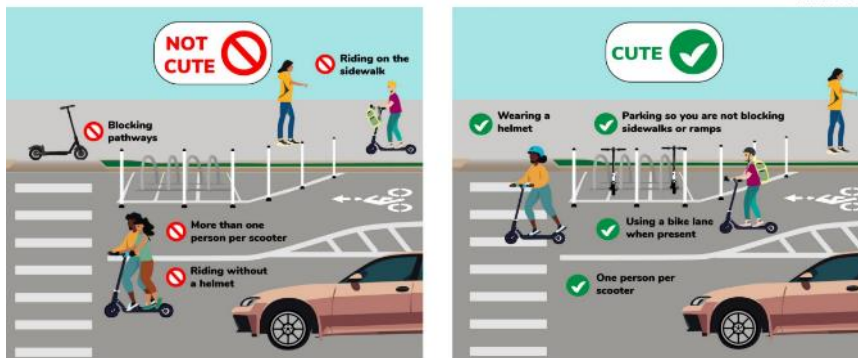
# Apéndices

## 1. Gráficos de reducción de accidentes graves (CCM)

Todos los gráficos de CCM se distribuyen a través del boletín y el sitio web de Visión Cero, así como de anuncios en Meta y ArlNow que tienen enlaces a imágenes en inglés, español, árabe, amhárico, chino y mongol.



## Scoot Cute





**Under 18?**  
*There are other options!*

- ✓ **USE YOUR OWN WHEELS!**  
Ride personal, non-motorized bikes and scooters.
- ✓ **RIDE THE BUS!**  
Kids ride ART and Metrobus for free with an iRide card.

\* Capital Bikeshare users can be 16+ with parent or guardian approval.



## 2. Materiales y gráficos emergentes

### Folletos

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

Camisetas e imanes para autos de obsequio



### 3. Cuadro de Actualización de los elementos de acción

Obj	Elemento de acción	Referencias del desarrollo   Estado
A1: Datos de accidentes	Vincular los informes de accidentes y las llamadas de servicio directamente desde el Departamento de Policía del Condado de Arlington (ACPD) al Departamento de Servicios Ambientales (DES).	<b>Enlace en espera</b>   Los informes de accidentes del ACPD y las llamadas por servicios se han eliminado por motivos de seguridad. Coordinaremos con el personal del ACPD el intercambio de datos en el futuro.
	Mejorar la capacitación de los oficiales de informes de accidentes utilizando los comentarios de la auditoría de datos y el análisis anual para asegurar la coherencia en la cumplimentación y geolocalización de los informes.	<b>Completado en 2021: Cambios incorporados en capacitaciones/materiales</b> <b>Completado en 2023 y 2024: Debate sobre prácticas recomendadas FR-300</b> <b>Debate anual sobre prácticas recomendadas FR-300</b>   En diciembre de 2024, el personal de Visión Cero se reunió con la policía en cada brigada de patrulla activa para analizar las prácticas recomendadas para completar de forma coherente y exhaustiva el formulario de informe de accidentes FR-300, que es la fuente de la base de datos de accidentes de Arlington.
	Mejorar el acceso a los datos de accidentes informados por la Policía del Estado de Virginia (VSP) y la Policía del Parque Nacional (NPP).	<b>Completado en 2023: exploración de la base de datos de la NPP</b> <b>Colaboración continua con la VSP</b>   Colaboramos con la VSP en todas las respuestas a accidentes graves y fatales y evaluamos los informes y la información sobre accidentes de forma específica.
	Obtener datos de accidentes de micromovilidad y utilizarlos para análisis.	<b>233 Reclamos de estacionamiento informados por Informe un problema, 1,962 reclamos informados por proveedores y 30 accidentes informados por proveedores recibidos en 2025</b>   El conjunto de datos incluye información de conductores de scooters e incluye información de reclamos sobre scooters, lo que nos permite comprender problemas de seguridad clave de los scooters. También hemos aprendido acerca de los accidentes de scooters a través de los registros de lesiones del hospital. Estamos coordinando con los Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS)/ACPD para mejorar continuamente la información.
A2: Datos de respaldo	Conectar datos de citaciones de tránsito seleccionados directamente desde el ACPD al personal del DES para analizarlos y elaborar informes.	<b>Enlace en espera</b>   Los datos de citaciones del ACPD se han eliminado por motivos de seguridad. Coordinaremos con el personal del ACPD el intercambio de datos en el futuro.
	Recopilar y analizar datos como parte de las investigaciones de seguridad, incluida la información de comportamiento y de observación (por ejemplo, visitas en el campo y los sitios).	<b>Completado en 2021: 31 esfuerzos de recopilación de datos/observación dirigidos por el personal</b> <b>Completado en 2022: 10 esfuerzos de recopilación de datos/observación dirigidos por el personal</b> <b>Completado en 2023: 15 esfuerzos de recopilación de datos/observación dirigidos por el personal</b> <b>Completado en 2024: 37 esfuerzos de recopilación de datos/observación dirigidos por el personal</b> <b>30 esfuerzos de recopilación de datos/observación dirigidos por el personal hasta ahora en 2025</b>   Hemos recopilado diversos datos de observación/comportamiento y datos sobre velocidad, incluidos datos de estudios del antes/después de proyectos permanentes y piloto.
	Conectar datos de volumen y accidentes para permitir un análisis de normalización/tasa de accidentes de todo el estado.	<b>Completado en 2021: Normalización incorporada en metodologías de Análisis de puntos críticos y sistémico de 2022</b> <b>Vinculación en uso</b>   Arlington adquirió acceso a una base de datos de volúmenes y velocidad de tráfico aproximados para permitir un fácil desarrollo y normalización de la tasa de accidentes para estudios de seguridad.
	Crear una geodatabase de preocupaciones que la comunidad informó mediante los canales de comentarios de la comunidad para su uso en análisis de seguridad.	<b>La solicitud de seguimiento es pública</b>   Para verificar el estado de las investigaciones informadas por la comunidad, visite el <a href="#">Portal de solicitud de servicio</a> y diríjase a "Transparencia de datos" para visualizar nuestro <a href="#">Tablero de datos de solicitudes de servicio</a> o <a href="#">Resultados de las solicitudes de servicios de datos abiertos</a> . También utilizamos este conjunto de datos cuando investigamos puntos críticos, corredores de la HIN y otros problemas de seguridad específicos.
	Invertir en equipos "inteligentes" que apoyen la recopilación de datos en las operaciones diarias.	<b>Búsqueda en curso de equipos inteligentes</b>   Todas las nuevas balizas eléctricas rectangulares de intermitencia rápida registran activamente las pulsaciones de botones de los peatones y la velocidad de los vehículos, y las nuevas señales indicadoras de velocidad recopilan datos de velocidad. El condado sigue aplicando opciones de infraestructura inteligente siempre que es posible.

Obj	Elemento de acción	Referencias del desarrollo   Estado
	Obtener datos de hospitalización por lesiones de conductores de vehículos, ciclistas, conductores de scooters y peatones para complementar los datos de lesiones en los informes de accidentes.	<b>Datos del hospital conservados/en uso</b>   Establecimos un contacto con el centro de trauma de Virginia Hospital Center y está continuamente compilando y analizando datos mensuales sobre lesiones relacionadas con accidentes. También hemos estado trabajando para obtener datos de otros centros de trauma locales. Los resúmenes de datos se utilizan como parte del Análisis de la equidad del elemento de acción A4: Análisis de la equidad.
	Mantener inventarios espaciales de los principales activos de transporte (p. ej., aceras, rampas, señales, paradas de autobús, farolas) en el condado, que se pueden utilizar en el análisis sistemático para identificar patrones donde existe cierta infraestructura.	<b>Completado en 2021: Inventario de aceras completo / inventario de calles del vecindario iniciado</b> <b>Completado en 2022: Inventarios de calles del vecindario y principales Sistema de gestión de activos en uso</b>   Estos inventarios se agregan en un sistema de gestión de activos y ayudan en los esfuerzos de seguridad sistemáticos y a nivel de planificación.
A3: Análisis anual de accidentes	Realizar una revisión sistemática de los factores comunes en accidentes graves/fatales con datos de respaldo.	<b>Completado en 2021: Análisis sistémico de accidentes graves de 2017-2019</b> <b>Completado en 2022: Análisis sistémico espacial de 2016-2020</b> Se está llevando a cabo otra revisión sistémica de accidentes graves para prepararse para la actualización del Plan de acción de 2025   Los resultados de las evaluaciones del sistema previas están disponibles <a href="#">en el sitio web</a> .
	Revisar la Red de Lesiones Graves (HIN) cada tres años utilizando los datos más recientes de tres años sobre accidentes con heridos graves o fatales y los datos de apoyo.	<b>Completado en 2021: 4 auditorías de la HIN</b> <b>Completado en 2022: 3 auditorías de la HIN</b> <b>Completado en 2023: actualizaciones de la HIN; 6 auditorías de la HIN</b> <b>Completado en 2024: 6 auditorías de la HIN</b> <b>3 Auditorías de la HIN completadas en 2025 hasta ahora</b>   Completamos auditorías de seguridad en carreteras de tres corredores de la HIN en 2025: Langston Blvd, Clarendon Blvd y S Manchester St. El cronograma y los hallazgos de las auditorías se documentan <a href="#">aquí</a> .
	Realizar una revisión anual de puntos críticos.	<b>Completado en 2021: Cierre del Programa de Puntos críticos de 2020</b> <b>Completado en 2023: Cierre del Programa de Puntos críticos de 2022</b> <b>Cierre completo del Programa de análisis de puntos críticos de 2024</b>   Se evaluaron las 34 ubicaciones de puntos críticos recientemente identificadas y las 26 anteriores, y se identificaron los próximos pasos.
	Publicar un informe anual de accidentes que identifique patrones de accidentes anuales y a largo plazo utilizando datos policiales consolidados (ACPD/Departamento de Transporte de Virginia [VDOT]) que servirán como la fuente central para la generación de informes de accidentes.	<b>Completado en 2021: Publicación del Informe Anual de Accidentes de 2020</b> <b>Completado en 2022: Publicación del Informe Anual de Accidentes de 2021</b> <b>Completado en 2023: Publicación del Informe Anual de Accidentes de 2022</b> <b>Completado en 2024: Publicación del Informe Anual de Accidentes de 2023</b> <b>Publicación del Informe Anual de Accidentes de 2024</b>   El informe anual de accidentes de 2024 está disponible en la <a href="#">página de Mapas y datos de seguridad</a> .
	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.	<b>Completado en 2023: áreas del Título VI actualizadas y en uso</b> <b>Análisis de la equidad inicial completo</b>   Publicamos el <a href="#">Análisis de la equidad</a> de seguridad en el transporte de Visión Cero y llevaremos a cabo la supervisión y otro análisis en 2025.
A4: Análisis de la equidad	Utilizar el análisis de superposición para identificar proyectos de seguridad que cerrarán las brechas en el acceso al transporte seguro.	<b>Referencias de equidad a ser evaluadas como parte del trabajo de Actualizaciones del plan de acción de Visión Cero de cinco años 2025-2026</b>   El <a href="#">Análisis de la equidad</a> de seguridad en el transporte de Visión Cero detalla las acciones y las referencias de seguimiento que se implementarán y a las que se les hará un seguimiento durante los próximos dos años, lo que llevará a la actualización del <a href="#">Plan de acción</a> de 2025, que incluirá una evaluación del progreso y los próximos pasos para el análisis de la equidad.
A5: Análisis de accidentes graves	Participar en una revisión trimestral e interdisciplinaria de todos los accidentes graves.	<b>20 reuniones desde la adopción del Plan de Acción</b>   Celebramos reuniones trimestrales (y cuando es necesario).
	Implementar elementos de acción de seguimiento teniendo en cuenta los hallazgos en las reuniones sobre accidentes graves.	<b>Completado en 2021: se analizaron 55 accidentes; se implementaron 7 mejoras; se inició 1 campaña</b> <b>Completado en 2022: se analizaron 50 accidentes; se implementaron 7 mejoras</b> <b>Completado en 2023: se analizaron 70 accidentes; se implementaron 4 mejoras</b> <b>Completado en 2024 - 54 choques graves analizados</b>

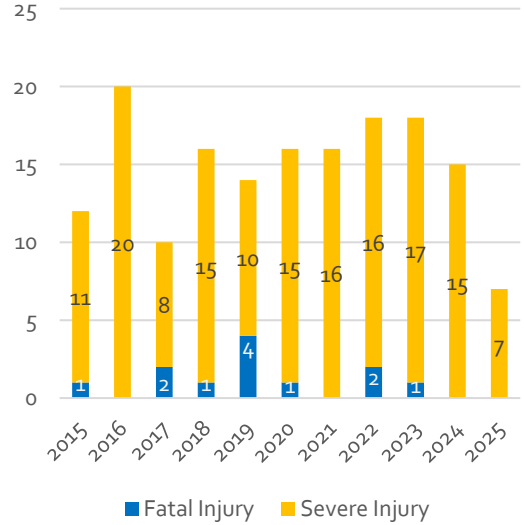
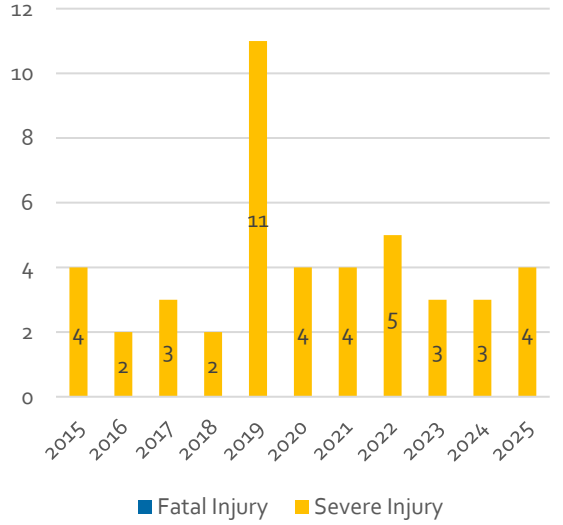
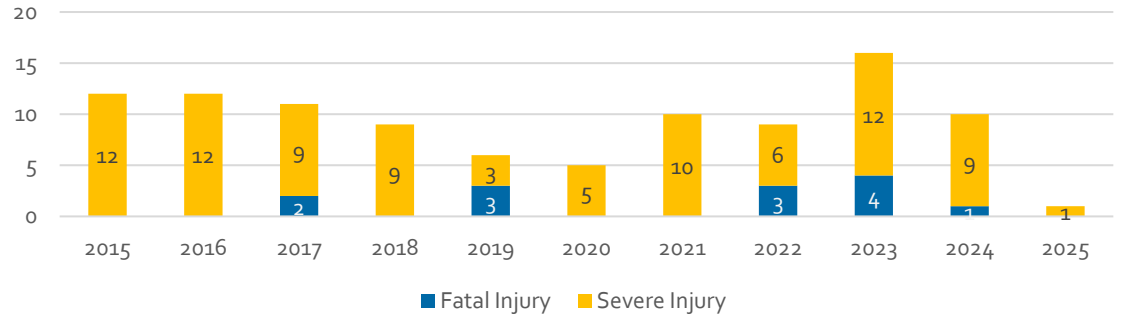
Obj	Elemento de acción	Referencias del desarrollo   Estado
		<p><b>20 accidentes graves revisados</b>   Revisamos 20 accidentes graves, implementamos mejoras en la seguridad en una ubicación, estamos en el proceso de implementar mejoras de ingeniería en cuatro ubicaciones y estamos evaluando activamente posibles mejoras de ingeniería en ocho ubicaciones nuevas.</p>
A6: Informes del programa de Visión Cero	<p>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 de la iniciativa anual de comentarios sobre la seguridad y los impactos generales/oportunidades del.</p>	<p><i>Completado en 2021: <a href="#">Publicación de informes de mitad de año y anuales</a></i>  <i>Completado en 2022: <a href="#">Publicación de informes de mitad de año y anuales</a></i>  <i>Completado en 2023: <a href="#">Publicación de informes de mitad de año y anuales</a></i>  <i>Completado en 2024: <a href="#">Publicación de informes de mitad de año y anuales</a></i>  <b>Informes del programa actualizados</b>   Este es el cuarto informe anual del programa, que cubre el progreso desde el año calendario 2024 hasta la fecha. Todos los informes semestrales y anuales están disponibles en la <a href="#">página de Informes del plan de acción y progreso</a>.</p>
	<p>Publicar un panel de seguimiento de Visión Cero en el sitio web de Visión Cero que permita a los miembros de la comunidad revisar los datos de accidentes a través de un mapa y gráficos.</p>	<p><i>Completado en 2021: <a href="#">Panel publicado y mejoras subsiguientemente</a></i>  <i>Completado en 2024: <a href="#">Panel de accidentes actualizado, Panel del programa nuevo publicado</a></i>  <b>Mantenimiento del Panel de datos de accidentes y Panel del programa</b>   Nuestro <a href="#">Panel de datos de accidentes</a> proporciona los datos de accidentes más actualizados con funciones de mapa y filtros. Nuestro <a href="#">Panel del programa Visión Cero</a> esquematiza datos de accidentes de alto nivel, elementos de infraestructura, iniciativas de Visión Cero, estudios de límites de velocidad y trabajo/resultados de divulgación.</p>
A7: Evaluación de seguridad de referencia anual	<p>Diseñar una evaluación anual de la seguridad percibida que identificará y rastreará los problemas de seguridad relacionados con el transporte en Arlington en el tiempo y en todas las demografías y ubicaciones.</p>	<p><i>Completado en 2021: <a href="#">desarrollo del formulario</a></i>  <i>Completado en 2022 – 2024: <a href="#">Formulario utilizado para la iniciativa de participación pública anual</a></i>  <b>Formulario en uso</b>   Nuestra iniciativa anual continuó usando el mismo formulario en 2025 para el análisis longitudinal. Usamos información de los mapas interactivos para análisis de puntos críticos, HIN y otros análisis de seguridad.</p>
	<p>Realizar una evaluación cada año recogiendo respuestas de residentes, trabajadores y visitantes en Arlington.</p>	<p><i>Completado en 2022: <a href="#">iniciativa de participación pública; 1,350 personas participantes</a></i>  <i>Completado en 2023: <a href="#">iniciativa de participación pública; 1,450 personas participantes</a></i>  <i>Completado en 2024: <a href="#">iniciativa de participación pública; 1,510 personas participantes</a></i>  <b>Iniciativa de participación anual 2025 completa; más de 1,680 participaciones</b>   Vea el informe de <a href="#">participación pública anual</a> para obtener más información sobre lo que oímos.</p>
A8: Estudios del antes y el después	<p>Revisar la eficacia de las medidas de mitigación de seguridad en el transporte al evaluar las condiciones antes y después de la implementación teniendo en cuenta las medidas de eficacia.</p>	<p><i>Completado en 2022: <a href="#">3 análisis piloto del antes/después completos</a></i>  <i>Completado en 2023: <a href="#">12 tratamientos de puntos críticos del antes/después evaluados</a></i>  <i>Completado en 2024: <a href="#">Se desarrollaron paneles de seguimiento internos del antes/después, y se agregaron resúmenes al informe semestral</a></i>  <b>Mantenimiento del sistema de seguimiento de datos de accidentes del antes/después, <a href="#">Informe de herramientas del antes/después</a> publicado, <a href="#">Análisis de velocidad del antes/después</a> publicados y 2 análisis piloto del antes/después completos</b>   Tenemos estudios del antes/después en curso y resaltaremos éxitos clave y áreas de mejora en Informes de progreso semestrales a futuro. Los estudios del antes/después también se completan en cada proyecto piloto y para herramientas y proyectos específicos. Habrá más información a medida que el programa progrese.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
<b>B1: Planificación principal</b>	Comenzar una actualización del Plan Maestro de Transporte (MTP), con todos los elementos modales combinados, que reconoce el programa y los principios de seguridad de Visión Cero como una de sus piedras angulares.	<p><b>Completado en 2024: Actualización del plan de transporte</b>  <b>Futuro del transporte de Arlington</b>   En otoño de 2024, lanzamos el desarrollo de un nuevo plan de transporte realineado para todo el condado (denominado "Futuro del transporte de Arlington") con un importante esfuerzo de compromiso público en toda la comunidad. Se prevé que el esfuerzo de planificación continúe hasta 2026.</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><b>Completado en 2022: desarrollo de una herramienta de clasificación de proyectos e inclusión de criterios de seguridad</b>  <b>Implementación en curso</b>   En 2022, el condado desarrolló una herramienta de priorización de proyectos de capital para ayudar en el desarrollo y la implementación del Plan de Mejora del Capital (CIP) de 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 utilizó para orientar el CIP del año fiscal 2023 y se utilizará para orientar el CIP del año fiscal 2025 en colaboración con las agencias de Ingeniería y operaciones de transporte (TE&amp;O) y Transporte Público y otras agencias del condado que puedan tener proyectos superpuestos.</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><b>Estudios activamente en coordinación</b>   Diversos esfuerzos en curso: <a href="#">Futuro del transporte de Arlington</a>, <a href="#">Estudio de las intersecciones de S George Mason Dr / S Four Mile Run Dr</a>, <a href="#">proyecto Gateway Park</a>, <a href="#">Bulevares para Bicicletas de Columbia Pike</a>, <a href="#">Proyecto piloto de centro de movilidad de Courthouse Plaza</a>, <a href="#">Estudio multimodal de intersecciones de Langston Boulevard (Áreas 2 y 3)</a> y <a href="#">Estudio STARS de Langston Blvd del VDOT</a> incluyen consideraciones de Visión Cero.</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 los proyectos.	<p><b>No se identificó ninguna referencia</b>   Iniciaremos acciones al respecto a medida que se vayan desarrollando proyectos de seguridad a mayor escala.</p>
<b>B2: Revisión de planes/proyectos</b>	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	<p><b>Completado en 2021: Desarrollo del borrador de la plantilla de Análisis de accidentes y seguridad</b>  <b>Completado en 2022: 2 análisis de accidentes/seguridad piloto de planos de obra</b> (<a href="#">1616 Fort Myer Dr</a> y <a href="#">Ballston Macy's (701 N Glebe Rd)</a>).  <b>Completado en 2023: – Integración de la seguridad en el MMTA estándar</b>  <b>Integración del análisis de seguridad en los MMTA de los planos de obra</b>   Desarrollamos una metodología para incorporar revisiones de seguridad como parte de nuestros MMTA para proyectos de planos de obra de excepción especial y realizamos una prueba piloto de dos proyectos. Los próximos planos de obra en proceso de definición que deban presentar un MMTA incluirán el análisis de seguridad en sus presentaciones de MMTA.</p>



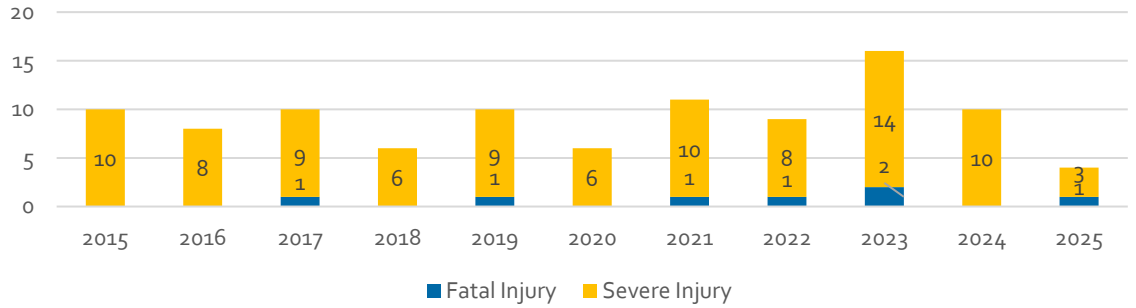
Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	<p>multimodal (MMTA) y en todo el diseño y revisión de proyecto..</p>	
	<p>Documentar e implementar un enfoque estándar para realizar análisis de seguridad al inicio de un proyecto de mejora del capital del proyecto.</p>	<p><b>No se ha identificado ningún indicador</b>   Actualmente evaluamos las condiciones y las necesidades de seguridad al inicio de la planificación de proyectos de capital. Nuestro objetivo es formalizar un proceso estándar durante el próximo año.</p>
	<p>Colaborar en el plan y diseño de todos los parques y caminos nuevos para garantizar el acceso y la movilidad seguros.</p>	<p><i>Completado en 2021: 6 proyectos de parques/caminos revisados</i>  <i>Completado en 2022: 5 proyectos de parques/caminos revisados</i>  <i>Completado en 2023: 9 proyectos de parques/caminos revisados</i>  <i>Completado en 2024: 21 proyectos de parques/caminos revisados</i>  <b>Se revisaron 13 proyectos de parques/caminos en colaboración con el Departamento de Parques y Recreación:</b> CIP de empalme de caminos de Army Navy Country Club, estudio de largo alcance de Custis Trail, puente para bicicletas/peatones de Long Bridge (VPRA), repavimentación y realineación del camino de Four Mile Run, Plan de Energía de la Comunidad (CEP) de la obra Goodwill, inventario integral de señales de W&amp;OD, estudio de caminos de Arlington Blvd, señalización de advertencia de crecida repentina de Four Mile Run, puente de Arlington Ridge Rd sobre el MOT del camino de Four Mile Run, recorrido del camino de W&amp;OD cerca de Benjamin Banneker Park, camino circular NOVA, repavimentación y realineación del camino de John Marshall Dr y 22nd Rd N, ramificación del camino Bluemont Junction</p>
<p><b>B3: Priorización e implementación de proyectos de seguridad</b></p>	<p>Desarrollar e implementar criterios para revisar y priorizar proyectos de seguridad a gran escala/a largo plazo identificados a través de análisis de Visión Cero, auditorías de la HIN, revisiones de accidentes graves o análisis de accidentes ad-hoc.</p>	<p><i>Completado en 2021: Criterios de evaluación desarrollados para proyectos de capital</i>  <i>Completado en 2022: Criterios de evaluación desarrollados para proyectos de desarrollo rápido</i>  <b>Criterios de evaluación para todos los proyectos en práctica</b>   Las herramientas de priorización para clasificar cada proyecto de seguridad de construcción rápida, de balizas rectangulares de intermitencia rápida (RRFB) y de capital para la seguridad consideran si el proyecto en cuestión se encuentra en la HIN, si está en un punto crítico o tiene accidentes recientes, si se encuentra dentro de un área con énfasis en la equidad y si está cerca de una zona escolar. Consulte la <a href="#">página de construcción rápida</a> para obtener información actualizada sobre nuestros procesos de priorización de proyectos y flujo de trabajo de proyectos.</p>
	<p>Desarrollar un proceso para trasladar los proyectos de inversión a gran escala identificados mediante revisiones de seguridad del canal de inversión de capital/calendario de implementación.</p>	<p><b>Se desarrolló el proceso de programación de proyectos de capital</b>   Iniciamos un proceso para incorporar proyectos de seguridad estratégicos y de construcción rápida al programa de proyectos de capital. También llevamos los proyectos identificados a través de evaluaciones de la HIN o de puntos críticos al ciclo de presupuesto de capital.</p>
	<p>Implementar proyectos de seguridad de construcción rápida a través del Programa del CIP de Visión Zero.</p>	<p><i>Completado en 2021: 9 proyectos de construcción rápida</i>  <i>Completado en 2022: 11 proyectos de construcción rápida</i>  <i>Completado en 2023: 17 proyectos de construcción rápida</i>  <i>Completado en 2024: 31 proyectos de construcción rápida</i>  <b>12 proyectos de desarrollo rápido completados</b>   Vea la lista de proyectos de desarrollo rápido en la sección Progreso 2025. Visite la <a href="#">página de construcción rápida</a> para obtener información sobre los próximos proyectos de construcción rápida.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	Implementar proyectos de seguridad a gran escala y a largo plazo mediante el programa Plan de Mejora de Capital (CIP).	<p><i>Completado en 2021: 12 proyectos de capital para la seguridad completados</i>  <i>Completado en 2022: 8 proyectos de capital para la seguridad completados</i>  <i>Completado en 2023: 4 proyectos de capital para la seguridad completados</i>  <i>Completado en 2024: 4 proyectos de capital para la seguridad completados</i>  <b>2 proyectos de capital completos/17 en progreso</b>   Vea una lista de los proyectos de capital de seguridad en el <a href="#">sitio web de Proyectos de capital de seguridad de Visión Cero</a>.</p>
<b>B4: Financiamiento de programas y proyectos de seguridad</b>	Asegurar el financiamiento del programa de Visión Cero en el CIP para la acción inmediata y los proyectos de construcción rápida.	<b>\$2.1 millones en el año fiscal 2025 (incluye la refinanciación y nueva financiación)</b>   Confirmamos las mejoras en la seguridad de las calles en el CIP. En 2025, comenzaremos un nuevo ciclo de presupuesto del CIP para garantizar la financiación para los próximos años.
	Asegurar el financiamiento para proyectos de inversión a gran escala identificados a través del programa de seguridad.	<p><i>Completado en 2023: programación de 3 proyectos de capital para la seguridad</i>  <i>Completado en 2024: programación de 3 proyectos de capital para la seguridad</i>  <b>3 proyectos de capital para la seguridad recomendados</b>   Los proyectos elevados para las mejoras en la seguridad de capital en 2024 incluyeron (1) Washington Blvd y Langston Blvd, (2) Clarendon Blvd y N Barton St y (3) N Glebe Rd y Henderson Rd/N Quincy St .</p>
	Mantener los recursos para los equipos y tratamientos introducidos por los proyectos de mejoras en la seguridad de Visión Cero.	<b>Próximamente</b>   Desarrollamos inventarios de infraestructura para ayudar a estimar los fondos necesarios para mantener las recientes mejoras en la seguridad.
	Identificar el personal dedicado al programa de seguridad en el transporte del condado, que incluye un coordinador del programa de Visión Cero a tiempo completo.	<p><i>Completado en 2022 – 2 puestos a tiempo completo de Visión Cero contratados</i>  <i>Completado en 2023 – 1 puesto a tiempo completo de Visión Cero contratado</i>  <b>El equipo de Visión Cero ya tiene personal</b>   El equipo de Visión Cero está formado ahora por tres empleados permanentes a tiempo completo y dos pasantes a tiempo completo.</p>
	Solicitar subvenciones de forma estratégica, centrándose en la financiación de proyectos de seguridad a mayor escala y a más largo plazo.	<p><i>Completado en 2021: \$95,000 concedidos en asistencia técnica</i>  <i>Completado en 2022: financiación concedida para 5 proyectos relacionados con la seguridad</i>  <i>Completado en 2023: \$80,000 concedidos en asistencia técnica</i>  <i>Completado en 2024: \$7.25 millones concedidos en subvenciones para proyectos y \$80,000 concedidos en asistencia técnica</i>  <b>\$32.3 millones concedidos en subvenciones para proyectos</b>   En el cuerpo principal del informe anual se proporcionan detalles adicionales y actualizaciones sobre la financiación.</p>
<b>B5: Gestión de la velocidad</b>	Realizar una revisión de las velocidades y las velocidades permitidas en la <a href="#">Red de lesiones graves</a> que considere las características de las carreteras y el uso del suelo y despliegue medidas de mitigación de la	<p><i>Completado en 2022: 3 estudios de velocidad de la HIN</i>  <i>Completado en 2023: 5 estudios de velocidad de la HIN</i>  <b>3 estudios de velocidad en la HIN en curso</b>   Identificamos estos corredores para evaluarlos a través de auditorías de la HIN o a través de la evaluación del sistema de todas las carreteras con un velocidad permitida de 30 mph o más. Los estudios se retrasaron por problemas con los contratistas de recopilación de datos.</p>

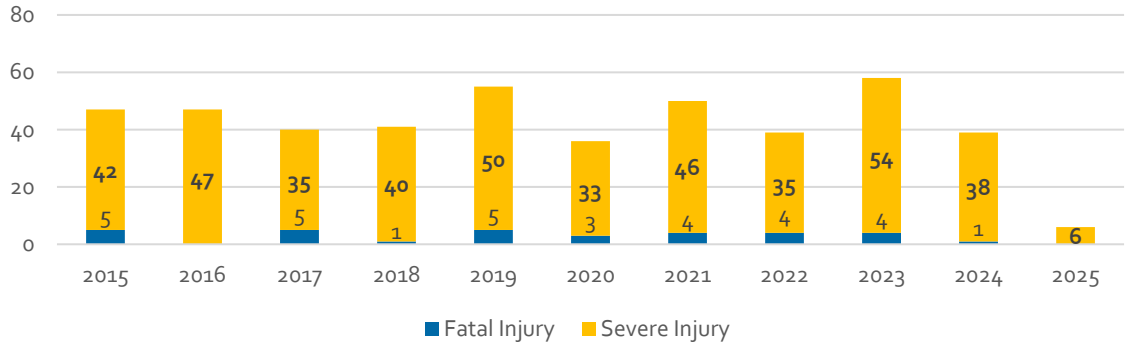
Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
	velocidad basadas en los hallazgos.																																																																																																													
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 data-bbox="415 308 951 338"><i>Completado en 2021: 7 límites de velocidad reducidos</i></p> <p data-bbox="415 340 951 369"><i>Completado en 2022: 7 límites de velocidad reducidos</i></p> <p data-bbox="415 371 951 401"><i>Completado en 2024: 5 límites de velocidad reducidos</i></p> <p data-bbox="415 403 1318 432">5 límites de velocidad reducidos   Vea la lista de actividades de gestión de la velocidad en la</p> <p data-bbox="415 434 927 464">Datos de accidentes con peatones y ciclistas</p> <div data-bbox="415 464 967 1121"> <h3 data-bbox="505 485 878 558">Accidentes graves y fatales con peatones</h3>  <table border="1" data-bbox="423 579 943 1100"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>1</td><td>11</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>20</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2019</td><td>4</td><td>10</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>2022</td><td>2</td><td>16</td></tr> <tr><td>2023</td><td>1</td><td>17</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>15</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>7</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="976 464 1560 1121"> <h3 data-bbox="1049 485 1487 558">Accidentes graves y fatales con ciclistas</h3>  <table border="1" data-bbox="984 579 1544 1100"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2017</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2019</td><td>0</td><td>11</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2022</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2023</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>4</td></tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="415 1209 1073 1239"><i>Datos de accidentes según factores del accidente</i></p> <div data-bbox="415 1247 1560 1713"> <h3 data-bbox="537 1268 1438 1352">Accidentes graves y mortales relacionados con consumo de alcohol</h3>  <table border="1" data-bbox="423 1377 1544 1692"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>9</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>9</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>3</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>6</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>12</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>9</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	1	11	2016	0	20	2017	2	8	2018	1	15	2019	4	10	2020	1	15	2021	0	16	2022	2	16	2023	1	17	2024	0	15	2025	0	7	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	4	2016	0	2	2017	0	3	2018	0	2	2019	0	11	2020	0	4	2021	0	4	2022	0	5	2023	0	3	2024	0	3	2025	0	4	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	12	2016	0	12	2017	2	9	2018	0	9	2019	3	3	2020	0	5	2021	0	10	2022	3	6	2023	4	12	2024	1	9	2025	0	1
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	1	11																																																																																																												
2016	0	20																																																																																																												
2017	2	8																																																																																																												
2018	1	15																																																																																																												
2019	4	10																																																																																																												
2020	1	15																																																																																																												
2021	0	16																																																																																																												
2022	2	16																																																																																																												
2023	1	17																																																																																																												
2024	0	15																																																																																																												
2025	0	7																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	4																																																																																																												
2016	0	2																																																																																																												
2017	0	3																																																																																																												
2018	0	2																																																																																																												
2019	0	11																																																																																																												
2020	0	4																																																																																																												
2021	0	4																																																																																																												
2022	0	5																																																																																																												
2023	0	3																																																																																																												
2024	0	3																																																																																																												
2025	0	4																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	12																																																																																																												
2016	0	12																																																																																																												
2017	2	9																																																																																																												
2018	0	9																																																																																																												
2019	3	3																																																																																																												
2020	0	5																																																																																																												
2021	0	10																																																																																																												
2022	3	6																																																																																																												
2023	4	12																																																																																																												
2024	1	9																																																																																																												
2025	0	1																																																																																																												



### Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad

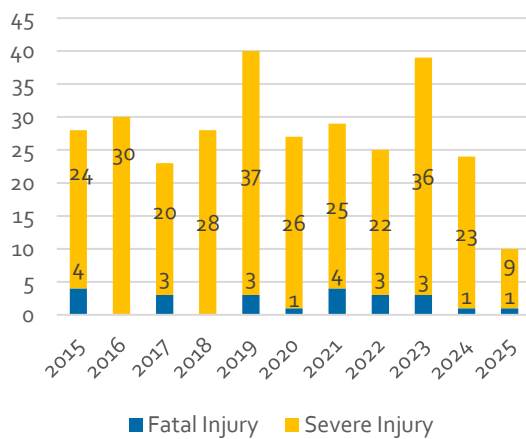


### Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones



### Datos de accidentes según ubicación del accidente

#### Accidentes graves y fatales en intersecciones



2025: Principales logros sección del informe para obtener detalles sobre los corredores y el cronograma.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	Desarrollar y adoptar un proceso para reducir los límites de velocidad por debajo de los 25mph en las carreteras del condado.	<p><i>Completado en 2021: Proceso adoptado e implementado</i>  <i>Completado en 2022: Se implementaron 13 zonas escolares de baja velocidad de 20 mph</i>  <i>Completado en 2023: Se implementaron 14 zonas escolares de baja velocidad de 20 mph</i>  <i>Completado en 2024: Se implementaron 19 zonas escolares de baja velocidad de 20 mph</i>  <b>Se ha completado el proceso de instalación de zonas escolares de baja velocidad para las más de 40 escuelas de Arlington</b>   Confirmamos un proceso para reducir la velocidad por debajo de las 25 mph. En 2024, completamos la instalación de zonas escolares de baja velocidad de 20 mph en las 19 zonas escolares restantes, lo que supuso la finalización del <a href="#">proceso de actualización de zonas escolares</a>.</p>
<b>B6: Directrices/Estándares</b>	Revisar y actualizar las directrices existentes para las especificaciones y la ubicación de la infraestructura y ajustarlas para garantizar las prácticas recomendadas por razones de seguridad.	<p><i>Completado en el 2021: se actualizaron 6 directrices</i>  <i>Completado en el 2022: se actualizó 1 directriz</i>  <i>Completado en el 2023: se publicaron 2 directrices</i>  <b>No se publicaron nuevas directrices en 2024</b>   Todas las directrices se publican en la <a href="#">página Herramientas y directrices</a>.</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><b>Más de 5 directrices en desarrollo o revisión</b>   Tenemos cinco nuevas directrices en desarrollo que probablemente se publicarán en 2025/26: (1) Mantenimiento del tráfico (MOT) durante la revisión del plan de construcción, (2) señales de multa adicional de \$200 por exceso de velocidad, (3) intervalos de avance peatonal (LPI) y (4) cruces de intersecciones de caminos/calles. También hay una directriz en revisión: directrices sobre cruces marcados.</p>
	Perfeccionar las directrices de las zonas escolares para establecer señalizaciones consistentes, colocación de señalizaciones, reducciones de límite de velocidad y marcas viales en las áreas escolares.	<p><b>Directrices de las zonas escolares perfeccionadas e implementadas</b>   Desarrollamos un borrador de directrices de las zonas escolares y las presentamos en 13 escuelas en 2021. Dados los comentarios positivos de la comunidad, las Escuelas Públicas de Arlington (APS) y el ACPD, finalizamos las directrices de las zonas escolares y actualizamos todas las zonas escolares para alinearlas con las directrices (2021-2024).</p>
	Revisar los estándares de ubicación de los guardias de cruce y aplicar una clasificación de prioridades basada en los datos de las características ambientales para asignar los guardias de cruce donde sean más necesarias.	<p><i>Completado en 2021 – Priorización de la ubicación de los guardias de cruce completa</i>  <b>Proceso de priorización y criterio en uso</b>   Cada año, la APS y el ACPD colaboran para priorizar las ubicaciones para la implementación de guardias de cruce.</p>
<b>B7: Caja de herramientas de seguridad</b>	Desarrollar una Caja de herramientas de seguridad multimodal que identifica las estrategias disponibles para	<p><i>Completado en 2022: se publicó la caja de herramientas de primera generación</i>  <b>Caja de herramientas en uso</b>   La primera generación de la Caja de herramientas “activa” está disponible en la <a href="#">página de Herramientas y directrices</a>.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	abordar las preocupaciones de seguridad para todos los modos.	
	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><b>Referencias de herramientas incluidas en el Informe anual / Caja de herramientas actualizada en 2025</b>   Los informes anuales de Visión Cero (publicados en primavera) incluyen el recuento anual de herramientas. También hemos publicado un resumen de seguimiento de herramientas en la <a href="#">página Herramientas y directrices</a>. Publicamos una versión actualizada de la Caja de herramientas para garantizar que se alinea con todos los estándares o directrices actualizados recientemente en 2025.</p>
	Establecer una metodología para implementar proyectos piloto. La metodología deberá incluir supervisión y evaluación basadas en datos/contribuciones públicas recopilados en el proyecto piloto.	<p><i>Completado en 2021: <a href="#">Proceso piloto desarrollado</a>; 5 proyectos piloto instalados</i>  <i>Completado en 2022: 2 proyectos piloto instalados</i>  <i>Completado en 2023: 1 proyectos piloto instalados</i>  <i>Completado en 2024: 3 proyectos piloto instalados</i>  <b>4 proyectos piloto instalados en 2025, más proyectos piloto en planificación</b>   Vea la <a href="#">página del Proyecto piloto de seguridad</a> para obtener más información sobre proyectos piloto futuros, en curso y anteriores.</p>
	Realizar revisiones globales de todo el sistema de las herramientas implementadas e implementar actualizaciones para garantizar tratamientos de seguridad consistentes y equitativos en todo el condado.	<p><i>Completado en 2021: se evaluaron/actualizaron 6 herramientas</i>  <i>Completado en 2023: se evaluaron/actualizaron 2 herramientas</i>  <b>5 evaluaciones de herramientas completadas en 2025</b>   Vea A8: Sección de Estudios del antes/después para obtener más información.</p>
<b>B8: Aplicación equitativa/basada en datos</b>	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 permitida por la Ley de Virginia).	<p><i>Completado en el 2022: <a href="#">se adoptó la ordenanza de cámaras de velocidad</a></i>  <i>Completado en 2024: <a href="#">instalación de 6 intersecciones nuevas con cámaras de seguridad de luz roja, lanzamiento del programa de cámaras de control de velocidad en 10 ubicaciones</a></i>  <b>Ampliación del programa de cámaras de control de velocidad a 8 ubicaciones más en 2025</b>   El condado amplió el programa de cámaras de control de velocidad a otras 8 ubicaciones en enero de 2025, con lo que el programa pasó a tener un total de 18 ubicaciones al final del año escolar 2024-2025.</p>
	Explorar opciones de control o	<b>Próximamente</b>   Aún no se ha tomado ninguna acción oficial al respecto debido a limitaciones legales.



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	<p>cumplimiento nuevas y/o automáticas..</p> <p>Revisar e informar los datos demográficos recopilados a través de las actividades de aplicación de la ley en todo el condado.</p>	<p><b>Revisión continua de los datos</b>   El personal revisa periódicamente la información demográfica de las personas involucradas en controles de tránsito, la que está disponible para el público en el <a href="#">Portal de datos abiertos de Virginia</a>.</p>
<p><b>B9: Mantenimiento de las instalaciones</b></p>	<p>Controlar y ajustar las estrategias de mantenimiento cuando el personal o la comunidad identifiquen un problema de seguridad.</p>	<p><b>En curso</b>   Revisamos y respondemos activamente a los problemas de mantenimiento informados a través del <a href="#">Portal de solicitud de servicio</a>, 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><i>Completado en 2021: más de 10,000 pies lineales de elementos de diseño de seguridad nuevos o mejorados</i>  <i>Completado en 2022: se repavimentaron más de 70 millas de carreteras; 3.86 millas de carriles para bicicletas o contenedores nuevos o mejorados</i>  <i>Completado en 2023: se repavimentaron más de 50 millas de carreteras y 2.3 millas de caminos multiuso fuera de las calles</i>  <i>Completado en 2024: se repavimentaron más de 52 millas de carreteras y 1.02 millas de caminos multiuso fuera de las calles Se llevaron a cabo 14,281 reparaciones de recorte de aceras; se reemplazaron 148 rampas de bordillos y aproximadamente 5,800 pies de aceras.</i>  <b>Repavimentación/remarcado, conservación de aceras y reparación de bordillos/aceras como parte de las prácticas de mantenimiento estándar</b>   El personal ha establecido <a href="#">un proceso anual de compromiso público</a> para comunicar y obtener opiniones sobre los proyectos de repavimentación.</p>
<p><b>B10: Diseño del Mantenimiento del Tráfico y Construcción activa</b></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><i>Completado en 2021: 180 MOT totales revisados / 8 MOT revisados con el Departamento de Parques y Recreación (DPR) del condado de Arlington</i>  <i>Completado en 2022: 157 MOT revisados / 3 MOT revisados con el DPR</i>  <i>Completado en 2023: 179 MOT revisados / 9 MOT revisados con el DPR</i>  <i>Completado en 2024: 189 MOT revisados</i>  <b>Revisiones de MOT en curso</b>   Revisamos los MOT para ver las características de seguridad como parte de las revisiones de los planes públicos y privados.</p>
	<p>Solicitar un límite de velocidad temporal más bajo (al menos 5mph más bajo que la velocidad permitida) en las zonas de trabajo, comenzando con los proyectos revisados por el condado.</p>	<p><b>En curso</b>   Aplicamos límites de velocidad temporales más bajos según cada caso, normalmente para obras de construcción de larga duración, construcción en calles principales que afectan a dos o más carriles de tráfico en una dirección, zonas de construcción en las que se proponen nuevos elementos, como cruces (balizas rectangulares de intermitencia rápida (RRFB) temporales) y zonas de construcción complejas debido a restricciones de derecho de paso.</p>
	<p>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</p>	<p><b>Borrador de directrices en curso</b>   La revisión final y la publicación de las directrices están pendientes debido a la disponibilidad del personal.</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	límites de velocidad en las áreas de trabajo.	
	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.	<p><i>Completado en 2022: Se mejoró el <a href="#">Portal de solicitud de servicio</a> para incluir informes de MOT; se respondieron a 237 solicitudes con un tiempo promedio de 16 días hábiles</i></p> <p><i>Completado en 2023: se respondieron 384 solicitudes con un tiempo promedio de cierre de 44 días hábiles</i></p> <p><i>Completado en 2024: se respondieron 265 solicitudes con un tiempo promedio de cierre de 11 días hábiles</i></p> <p><b>En curso</b>   Estamos trabajando en la formación de un equipo de inspectores que apoyará las metas de Visión Cero para las inspecciones de obras y MOT.</p> <p><b>Se respondió a 265 solicitudes con una tasa promedio de cierre de 7 días hábiles u 11 días calendario</b>   Estas solicitudes se filtran para los elementos relacionados con el MOT únicamente.</p>

4.

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
C1: Compromiso de seguridad en curso	Proporcionar oportunidades de participación pública y de las partes interesadas específicas para el programa de Visión Cero una vez que el Plan de Acción esté implementado.	<p><i>Completado en el 2021: 8 iniciativas de participación sobre seguridad</i></p> <p><i>Completado en el 2022: 5 iniciativas de participación sobre seguridad</i></p> <p><i>Completado en el 2023: 3 iniciativas de participación sobre seguridad</i></p> <p><i>Completado en el 2024: 5 iniciativas de participación sobre seguridad</i></p> <p><b>4 compromisos completados hasta ahora en 2025</b>   Hemos completado el Compromiso Anual de Seguridad, así como la segunda ronda de compromisos piloto de reductores tácticos de velocidad y los compromisos piloto de S Glebe Rd/S Old Glebe Rd. Además, ayudamos a revisar y luego anunciar compromisos de seguimiento de estudios relacionados con la seguridad del VDOT (Estudio STARS de Langston Blvd).</p>
	Priorizar la participación de grupos de usuarios vulnerables o de difícil acceso en los esfuerzos o proyectos relacionados con la seguridad del transporte, lo que incluye asegurarse de que la información esté disponible para las personas de diferentes idiomas y habilidades.	<p><i>Completado en 2022: Compromiso anual; tres grupos de enfoque</i></p> <p><i>Completado en 2023: Compromiso accesible continuo; Compromiso anual de seguridad; 2 grupos de enfoque; 1 evento emergente</i></p> <p><i>Completado en 2024: Compromiso accesible continuo; Compromiso anual de seguridad (incluidos 7 eventos emergentes); 5 eventos emergentes adicionales</i></p> <p><b>Compromiso accesible continuo; Compromiso anual de seguridad (incluidos 9 eventos); 2 eventos emergentes adicionales</b>   Traducimos los materiales de compromiso y comunicación públicos a diferentes idiomas en función del alcance del esfuerzo. El contenido de nuestro sitio web también se diseñó para que se traduzca de forma automática. Nuestro Compromiso anual de seguridad incluye eventos de compromiso/emergentes estratégicos para conectar con las poblaciones más difíciles de alcanzar, y comenzamos a organizar eventos emergentes trimestrales en las Áreas con énfasis en la equidad para educar e informar a los miembros de la comunidad sobre problemas y recursos de seguridad.</p>
C2: Canales accesibles de comentarios	Fusionar la atención al cliente y las comunicaciones del condado de Arlington (C3) e Informe un problema para crear una herramienta única fácil de encontrar/usar/rastrear en el sitio web del condado. Proporcionar enlaces e información de contacto para garantizar que este canal sea accesible a todas las personas.	<p><i>Completado en 2021: Integración del "Formulario de investigación sobre transporte" en el <a href="#">Portal de solicitud de servicio</a></i></p> <p><i>Completado en 2022: Enlaces agregados a sitios web; impresión de tarjetas de presentación para compartir información sobre Informe un problema</i></p> <p><i>Completado en 2023: Inicio de eventos emergentes trimestrales para compartir información</i></p> <p><i>Completado en 2024: Continuación de eventos emergentes trimestrales</i></p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
		<p><b>Continuación de eventos emergentes y búsqueda de otras formas de promocionar la herramienta Informe un problema</b>   En el futuro, nuestros esfuerzos de concientización y educación sobre los canales de información de la comunidad se centrarán en las Áreas con énfasis en la equidad, según las recomendaciones del <a href="#">Análisis de la equidad de Visión Cero</a>.</p> <p><b>Completado en 2021: 3,079 solicitudes públicas (enero de 2021 a marzo de 2022) con un promedio de resolución de 12 días</b>  <b>Completado en 2022: 3,523 solicitudes de servicio públicas con un promedio de resolución de 25 días</b>  <b>Completado en 2023: 5,856 solicitudes de servicio públicas con un promedio de resolución de 30 días</b>  <b>Completado en 2024: 6,087 solicitudes de servicio públicas con un promedio de resolución de 42 días</b>  <b>3020 solicitudes de servicio públicas con un promedio de resolución de 50 días</b>   Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025, recibimos 3020 solicitudes públicas relacionadas con la seguridad o el mantenimiento. El tiempo promedio para que completáramos una solicitud de servicio fue de 34 días hábiles (excluyendo fines de semana/días festivos) o 50 días calendario. Estas solicitudes se filtran para incluir solo los elementos relacionados con la seguridad en el transporte. Aviso: estas cifras son más altas que antes porque comenzamos a realizar un seguimiento de más investigaciones en el sistema (ahora se incluyen todas las investigaciones de seguridad de tráfico, problemas con el MOT, informes de calles/aceras/carriles para bicicletas bloqueados y problemas con scooters).</p>
C3: Comunicaciones del programa de Visión Cero	<p>Mantener un sitio web completo de Visión Cero que se actualiza con frecuencia con materiales educativos, actualizaciones de proyectos, recursos, informes de progreso, próximos eventos, datos/mapas de accidentes de cara al público, un tablero de seguimiento de Visión Cero, seguimiento de elementos de acción e información de contacto.</p>	<p><b>Completado en 2021: Transición a la plataforma web; se agregaron 6 subpáginas</b>  <b>Completado en 2022: Sitio web reorganizado para hacerlo más fácil de usar</b>  <b>Completado en 2023: Se agregaron dos subpáginas</b>  <b>Completado en 2024: Se agregó una nueva subpágina y se actualizaron los paneles</b>  <b>Actualización cada dos semanas; se reorganizó y configuró la navegación del nuevo sitio web</b>   Actualizamos el sitio web varias veces al mes y realizamos una reorganización general del contenido/actualización de la navegación para que la información fuera más fácil de encontrar en el sitio.</p>
	<p>Crear y mantener un servidor de listas de Visión Cero que difunda información sobre los proyectos y programas en curso relacionados con la seguridad en el transporte.</p>	<p><b>Completado en 2021: 11 boletines enviados</b>  <b>Completado en 2022: 11 boletines enviados; 2,081 suscriptores</b>  <b>Completado en 2023: 12 boletines enviados; 2,395 suscriptores</b>  <b>Completado en 2024: 12 boletines enviados; 5,426 suscriptores</b>  <b>6 boletines enviados; 5,122 suscriptores</b>   Enviamos un <a href="#">boletín</a> bilingüe de Visión Cero al mes. El número de suscriptores (5,122 a partir de junio de 2025) disminuyó en 304 desde febrero de 2025.</p>
	<p>Usar distribuciones de correo electrónico y difusiones de redes sociales que abarcan diferentes departamentos del condado para aumentar el conocimiento del programa de Visión Cero; tendencias de datos; y proyectos/problemas de transporte.</p>	<p><b>En curso</b>   El <a href="#">Grupo Interdepartamental de Partes Interesadas</a> ha estado compartiendo el mensaje de Visión Cero a través de correos electrónicos y canales de redes sociales del condado.</p>
C4: Desarrollo del conocimiento	<p>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</p>	<p><b>Completado en 2022: Campaña de reducción de accidentes graves (mayo-diciembre)</b>  <b>Completado en 2023: Campaña de reducción de accidentes graves (enero-diciembre) + lanzamiento de la campaña Herramienta en la calle</b></p>

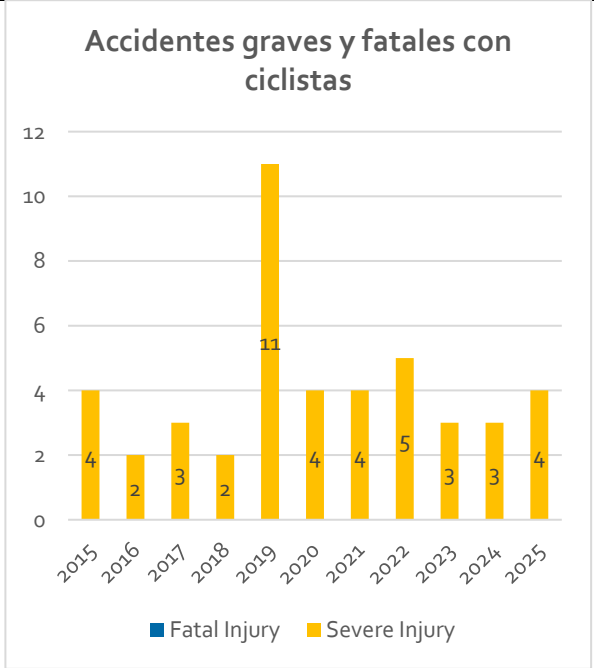
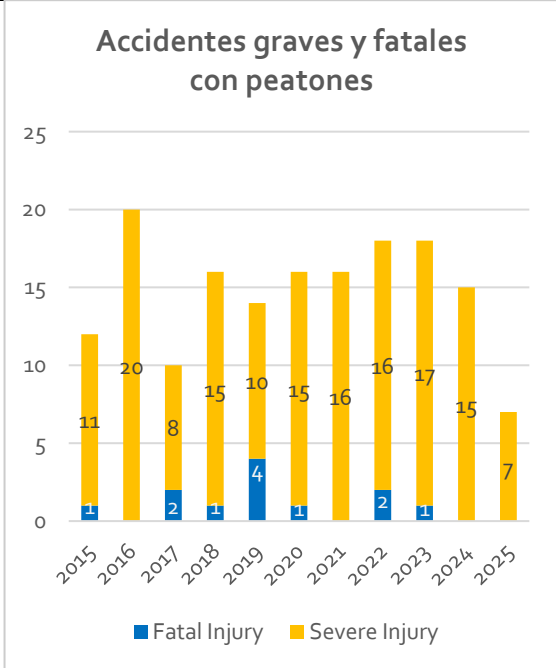
Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	programas de extensión dirigidos por el condado existentes para compartir esta información.	<i>Completado en 2024: Campaña de reducción de accidentes graves (enero-diciembre); ampliación de la campaña de Herramienta en la calle; lanzamiento del cuestionario del Departamento de Vehículos Motorizados (DMV); implementación de posavasos/carteles en bares/restaurantes.</i> <b>Actualización de la campaña de reducción de accidentes graves  </b> Organizamos una campaña de reducción de accidentes graves que se desarrolla durante todo el año y se centra en un tema diferente cada mes, con temas identificados a través de nuestras revisiones trimestrales de accidentes graves.
	Compartir materiales de campañas de educación y comunicaciones regionales, estatales o federales para maximizar el alcance al compartir mensajes e información.	<i>Completado en 2022: se compartieron 16 campañas</i> <i>Completado en 2023: se compartieron 26 campañas</i> <i>Completado en 2024: se compartieron 30 campañas</i> <b>Más de 20 campañas compartidas  </b> El ACPD llevó a cabo la promoción de divulgación y enredos sociales para eventos en colaboración con el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington (regional), el Departamento de Vehículos Motorizados (estatal) y la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (federal).
	Proporcionar educación sobre el transporte y ayudas a la comunidad.	<i>Completado en 2021: 55 clases/eventos; se compartieron 25 campañas</i> <i>Completado en 2022: más de 80 clases/eventos; se compartieron 35 campañas/se inspeccionaron 476 sillas infantiles para el coche</i> <i>Completado en 2023: más de 100 clases/eventos; se compartieron 26 campañas/iniciativas; se inspeccionaron 475 sillas infantiles para el coche; se distribuyeron 2,300 tarjetas iRide</i> <i>Completado en 2024: 165 clases/eventos; más de 8,850 asistentes; se compartieron 30 campañas/iniciativas; se inspeccionaron 385 sillas infantiles para el coche; se distribuyeron 3,007 tarjetas iRide</i> <b>126 clases/eventos; más de 5,150 asistentes; se compartieron 30 campañas/iniciativas; se inspeccionaron 101 sillas infantiles para el coche; se distribuyeron 2,361 tarjetas iRide  </b> Vea la lista de clases/eventos y otras campañas de divulgación en la <a href="#">sección Aspectos destacados del progreso</a> .
	Adaptar los esfuerzos de educación para abordar las conductas negativas de los usuarios de transporte identificadas mediante el análisis sistémico de accidentes a través de campañas específicas de divulgación.	<i>Completado en 2022: se completó la campaña de reducción de accidentes graves; alcance estimado de 150,000 personas/mes</i> <i>Completado en 2023: se completó la campaña de reducción de accidentes graves; alcance estimado de 150,000 personas/mes</i> <i>Completado en 2024: se completó la campaña de reducción de accidentes graves; alcance estimado de 240,000 personas/mes</i> <b>Alcance promedio de unas 240,000 personas al mes  </b> Utilizamos los resultados del análisis sistémico de accidentes para crear mensajes específicos.
	Proporcionar datos de la velocidad del tráfico y los delitos para su visualización pública a través del portal de datos abiertos para que los miembros de la comunidad puedan aprender de las conductas observadas.	<b>En curso  </b> Estamos trabajando para desarrollar un conjunto de datos sobre la velocidad y el volumen para el condado. Discutiremos la integridad del conjunto de datos y el formato con el objetivo final de proporcionar esta información en el portal de datos abiertos.

5.

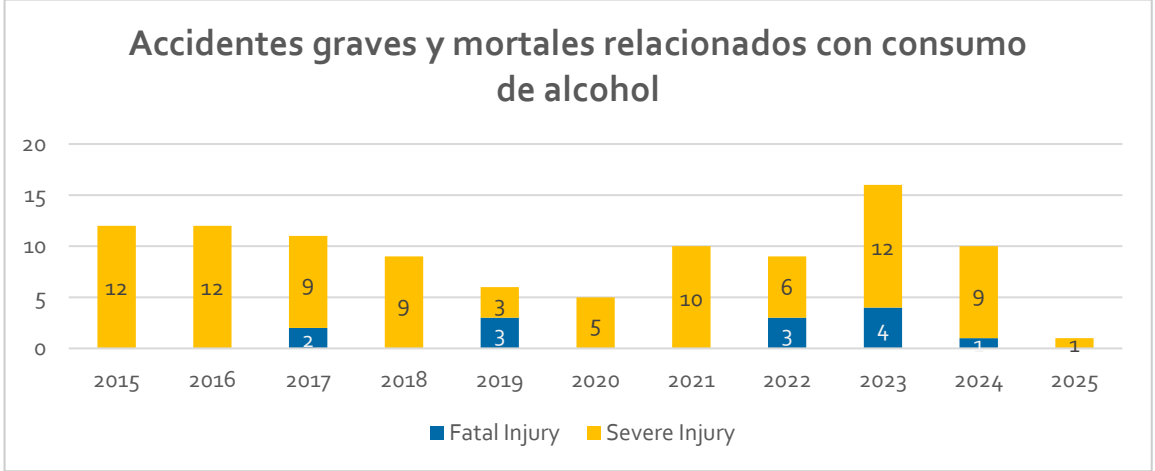
Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
<b>D1:</b> Colaboración interdepartame	Mantener representantes interdepartamentales que transmitan el mensaje de Visión Cero y	<b>14 departamentos/oficinas participan activamente  </b> (1) Departamento de Bomberos, (2) Oficina del Administrador, (3) Oficina de Servicios de Desarrollo, (4) Departamento de Policía, (5-9) Departamento de Servicios Ambientales: Transporte Público, TE&O, Agua, Alcantarillas, Calles, Administración de proyectos de planificación y capital de transporte (TPCPM), Servicios de Transporte Suburbano del Condado de Arlington (ACCS) (Arlington Transportation Partners (ATP) + BikeArlington + WalkArlington), (10-11) Planificación Comunitaria, Vivienda y Desarrollo (Planificación comunitaria de vivienda y desarrollo-CPHD) – Programa de

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	<p>coordinen/hagan seguimiento de los elementos de acción con sus departamentos.</p>	<p>vecindarios de Arlington, Planificación Actual, (12) Departamento de Servicios Humanos – Salud Pública, Gestión de Riesgos, (13) Comunicaciones, (14) Seguridad Pública</p>
	<p>Organizar reuniones y comunicaciones regulares con los representantes de cada departamento y oficinas del condado para coordinar los elementos de acción de Visión Cero y progreso de la documentación.</p>	<p><b>Reuniones bimensuales</b>   Nos reunimos cada dos meses para discutir el progreso hacia los elementos de acción de Visión Cero y las necesidades y actualizaciones de seguridad en curso.</p>
	<p>Organizar un video de capacitación del personal de Visión Cero necesario para todos los empleados del condado para inculcar una conciencia unificada de los problemas de seguridad para la seguridad del transporte.</p>	<p><b>Completado en 2024: Video de capacitación del personal de Visión Cero agregado al proceso de incorporación Agregado de formación en la incorporación del personal</b>   Creamos un video educativo para la comprensión y capacitación en Visión Cero para todo el personal del condado y los contratistas. El video se lanzó internamente a principios de 2024.</p>
<p><b>Dz: Departamento de Transporte de Virginia</b></p>	<p>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.</p>	<p><b>Completado en 2021: 3 reuniones; 2 proyectos de desarrollo rápido; 3 mejoras en corredores; 14 mejoras en cruces</b>  <b>Completado en 2022: 2 reuniones; 4 iniciativas de seguridad implementadas</b>  <b>Completado en 2023: 1 reunión; 15 iniciativas de seguridad continuas</b>  <b>Completado en 2024: 1 reunión; 15 iniciativas de seguridad continuas</b>  <b>1 reunión; 18 iniciativas de seguridad continuas</b>   Vea la lista detallada de actividades en la sección Datos de accidentes con peatones y ciclistas</p>





*Datos de accidentes según factores del accidente*

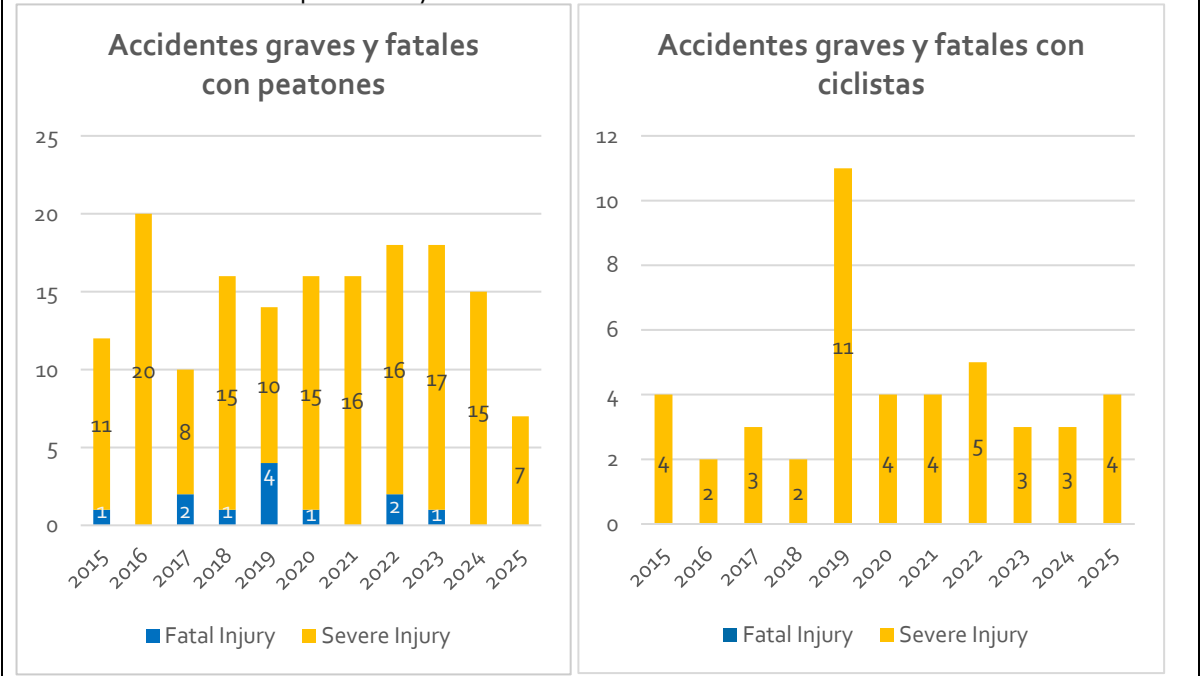
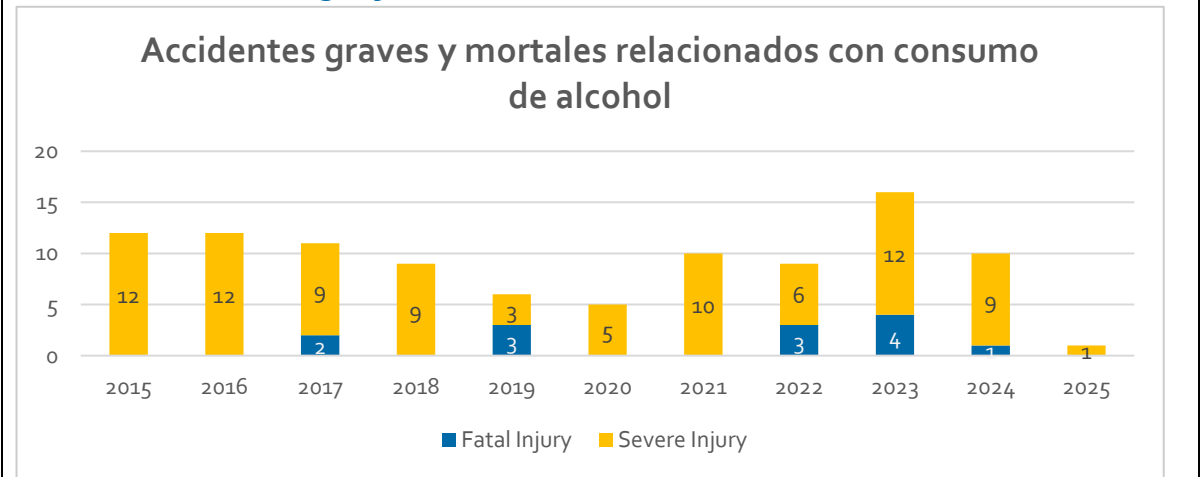


Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
		<div data-bbox="422 178 1583 630"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>2017</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2019</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2021</td><td>1</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>1</td><td>7</td></tr> <tr><td>2023</td><td>2</td><td>14</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 661 1583 1165"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>5</td><td>42</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>47</td></tr> <tr><td>2017</td><td>5</td><td>35</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>40</td></tr> <tr><td>2019</td><td>5</td><td>50</td></tr> <tr><td>2020</td><td>3</td><td>33</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>46</td></tr> <tr><td>2022</td><td>4</td><td>35</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>54</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>38</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>6</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 1207 1096 1249"> <p><i>Datos de accidentes según ubicación del accidente</i></p> </div> <div data-bbox="422 1260 982 1837"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales en intersecciones</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>4</td><td>24</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>2017</td><td>3</td><td>20</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>28</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>37</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>26</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>25</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>22</td></tr> <tr><td>2023</td><td>3</td><td>36</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>23</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>9</td></tr> </tbody> </table> </div>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	10	2016	0	8	2017	1	8	2018	0	6	2019	1	8	2020	0	6	2021	1	10	2022	1	7	2023	2	14	2024	0	10	2025	1	2	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	5	42	2016	0	47	2017	5	35	2018	1	40	2019	5	50	2020	3	33	2021	4	46	2022	4	35	2023	4	54	2024	1	38	2025	0	6	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	4	24	2016	0	30	2017	3	20	2018	0	28	2019	3	37	2020	1	26	2021	4	25	2022	3	22	2023	3	36	2024	1	23	2025	1	9
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	10																																																																																																												
2016	0	8																																																																																																												
2017	1	8																																																																																																												
2018	0	6																																																																																																												
2019	1	8																																																																																																												
2020	0	6																																																																																																												
2021	1	10																																																																																																												
2022	1	7																																																																																																												
2023	2	14																																																																																																												
2024	0	10																																																																																																												
2025	1	2																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	5	42																																																																																																												
2016	0	47																																																																																																												
2017	5	35																																																																																																												
2018	1	40																																																																																																												
2019	5	50																																																																																																												
2020	3	33																																																																																																												
2021	4	46																																																																																																												
2022	4	35																																																																																																												
2023	4	54																																																																																																												
2024	1	38																																																																																																												
2025	0	6																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	4	24																																																																																																												
2016	0	30																																																																																																												
2017	3	20																																																																																																												
2018	0	28																																																																																																												
2019	3	37																																																																																																												
2020	1	26																																																																																																												
2021	4	25																																																																																																												
2022	3	22																																																																																																												
2023	3	36																																																																																																												
2024	1	23																																																																																																												
2025	1	9																																																																																																												

2025: Principales logros.



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
	Colaborar con el VDOT para reducir la velocidad y los límites de velocidad en las carreteras mantenidas por el VDOT.	<p><b>Completado en 2022: 1 límite de velocidad reducido (Glebe Rd)</b>  <b>11 estudios de velocidad en curso</b>   Estamos evaluando las velocidades en 11 corredores propiedad del VDOT, con los estudios específicos para concluirlos en 2025.</p>
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.	<p><b>Completado en 2021: 9 reuniones con socios regionales; 1 evento regional</b>  <b>Completado en 2022: 2 reuniones con socios regionales; 3 eventos regionales</b>  <b>Completado en 2023: 9 reuniones con socios regionales; 2 eventos regionales; 1 evento nacional</b>  <b>Completado en 2024: 10 reuniones con socios regionales; 6 eventos nacionales</b>  <b>6 reuniones con socios regionales; 5 eventos/programas nacionales</b>   Nos reunimos mensualmente con los equipos de Visión Cero de toda la región para hablar sobre las iniciativas continuas. También asistimos a las reuniones regionales del Subcomité de Seguridad en el Transporte del MWCOG, donde compartimos datos, información y estrategias con otras jurisdicciones locales para mejorar la seguridad. Hicimos presentaciones en los siguientes eventos: (1) Streetlight Spotlight en el mapa Bike Level of Comfort Map, (2) sesión "Conoce las ciudades" de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano de 2025, en la que se organizaron 4 recorridos a pie y 1 recorrido en bicicleta por el sistema de transporte de Arlington, (3) John's Hopkin's Safe Systems Academy 2025, (4) Subcomité de Seguridad del Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington (MWCOG) en junio sobre estudios del antes/después, (5) Programa de Conexión de Comunidades de Visión Cero de la Administración Federal de Carreteras.</p>
	Participar en reuniones y comunicaciones sobre temas de seguridad en el transporte con agencias regionales.	<p><b>En curso</b>   Además de las reuniones del subcomité del MWCOG mencionadas anteriormente, también nos reunimos regularmente con un grupo para conversar sobre proyectos, específicamente, el funcionamiento del servicio de autobús regional en áreas donde el MOT obliga a la reubicación de los autobuses.  <b>Participación en el Programa de Intercambio de Información de la Administración Federal de Carreteras</b>   La Administración Federal de Carreteras (FHWA) aceptó la solicitud de Arlington para unirse al próximo ciclo del Programa Nacional de Conexión de Comunidades de Visión Cero, por lo que hemos estado estableciendo una relación con el equipo de Visión Cero de Madison, WI. Asimismo, participamos activamente en el intercambio entre pares adoptado con anterioridad de la Red de Visión Cero de EE. UU.</p>
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.	<p><b>Completado en el 2021: <a href="#">Paquete Legislativo de 2022</a></b>  <b>Completado en el 2022: <a href="#">Paquete Legislativo de 2023</a></b>  <b>Completado en el 2023: <a href="#">Paquete Legislativo de 2024</a></b>  <b>Completado en el 2024: <a href="#">Paquete Legislativo de 2025</a></b>  <b>Paquete legislativo a desarrollar</b>   La Junta del Condado debatirá el paquete legislativo para la Asamblea General de 2026 con posterioridad este año. Coordinaremos las solicitudes y prioridades de seguridad (por ejemplo, la ampliación del control automatizado) en los departamentos para preparar el paquete.</p>
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.	<p><b>Más de 25 grupos invitados</b>   La reunión semestral con el Grupo de Partes Interesadas Externas (ESG) (abierta al público) tuvo lugar en octubre de 2024. Entre los participantes invitados se encontraban: Comité Conjunto de APS sobre Opciones de Transporte; Comité Asesor de APS sobre Opciones de Transporte; Comité Asesor sobre Bicicletas; Comité Asesor sobre Discapacidad; Comité Asesor sobre Peatones; Comité Asesor sobre Transporte Público; Comisión de Transporte; Comisión del Programa de vecindarios de Arlington; Comisión de la Tercera Edad; Comisión de Parques y Recreación; Comisión de Planificación; Comité de Revisión del Planos de Obra; Comisión de Vivienda; Federación Cívica; Asociación de Ciclistas del Área de Washington; Distrito de Mejora Comercial de Ballston (BID); BID de National Landing; BID de Rosslyn; Columbia Pike Partnership; Langston Boulevard Alliance; Familias de Arlington por Calles Seguras; Movilidad Sostenible para Arlington; Club de Seguridad Vial de Arlington (Washington-Liberty High); y la Coalición Estudiantil de Defensores de las Calles (Arlington Career Center High).</p>

Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
	Este grupo permitirá a las partes interesadas seguir participando en el proceso y proporcionar comentarios al personal del programa una vez que el programa Visión Cero esté en ejecución.																																																																																																													
	Compartir información de seguridad y programas de compromiso con organizaciones y comunidades representativas para que puedan ayudar a fomentar la cultura de seguridad de la comunidad y aumentar la inclusión en el programa.	<p data-bbox="407 478 1602 541"><b>Intercambio de información y diversos esfuerzos y eventos de promoción  </b> Vea la lista de iniciativas y esfuerzos en la sección</p> <p data-bbox="407 541 1602 573"><b>Datos de accidentes con peatones y ciclistas</b></p> <div data-bbox="407 573 1602 1245">  <p data-bbox="407 573 1602 630"><b>Accidentes graves y fatales con peatones</b></p> <table border="1" data-bbox="407 630 1602 1245"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>1</td><td>11</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>20</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2019</td><td>4</td><td>10</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>2022</td><td>2</td><td>16</td></tr> <tr><td>2023</td><td>1</td><td>17</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>15</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>7</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="407 630 1602 686"><b>Accidentes graves y fatales con ciclistas</b></p> <table border="1" data-bbox="407 686 1602 1245"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2017</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2019</td><td>0</td><td>11</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2022</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2023</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>4</td></tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="407 1318 1602 1360"><b>Datos de accidentes según factores del accidente</b></p> <div data-bbox="407 1360 1602 1833">  <p data-bbox="407 1360 1602 1417"><b>Accidentes graves y mortales relacionados con consumo de alcohol</b></p> <table border="1" data-bbox="407 1417 1602 1833"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>9</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>9</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>3</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>6</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>12</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>9</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	1	11	2016	0	20	2017	2	8	2018	1	15	2019	4	10	2020	1	15	2021	0	16	2022	2	16	2023	1	17	2024	0	15	2025	0	7	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	4	2016	0	2	2017	0	3	2018	0	2	2019	0	11	2020	0	4	2021	0	4	2022	0	5	2023	0	3	2024	0	3	2025	0	4	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	12	2016	0	12	2017	2	9	2018	0	9	2019	3	3	2020	0	5	2021	0	10	2022	3	6	2023	4	12	2024	1	9	2025	0	1
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	1	11																																																																																																												
2016	0	20																																																																																																												
2017	2	8																																																																																																												
2018	1	15																																																																																																												
2019	4	10																																																																																																												
2020	1	15																																																																																																												
2021	0	16																																																																																																												
2022	2	16																																																																																																												
2023	1	17																																																																																																												
2024	0	15																																																																																																												
2025	0	7																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	4																																																																																																												
2016	0	2																																																																																																												
2017	0	3																																																																																																												
2018	0	2																																																																																																												
2019	0	11																																																																																																												
2020	0	4																																																																																																												
2021	0	4																																																																																																												
2022	0	5																																																																																																												
2023	0	3																																																																																																												
2024	0	3																																																																																																												
2025	0	4																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	12																																																																																																												
2016	0	12																																																																																																												
2017	2	9																																																																																																												
2018	0	9																																																																																																												
2019	3	3																																																																																																												
2020	0	5																																																																																																												
2021	0	10																																																																																																												
2022	3	6																																																																																																												
2023	4	12																																																																																																												
2024	1	9																																																																																																												
2025	0	1																																																																																																												



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
		<div data-bbox="422 178 1583 630"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>2017</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2019</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2021</td><td>1</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>1</td><td>7</td></tr> <tr><td>2023</td><td>2</td><td>14</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 661 1583 1165"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>5</td><td>42</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>47</td></tr> <tr><td>2017</td><td>5</td><td>35</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>40</td></tr> <tr><td>2019</td><td>5</td><td>50</td></tr> <tr><td>2020</td><td>3</td><td>33</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>46</td></tr> <tr><td>2022</td><td>4</td><td>35</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>54</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>38</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>6</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 1207 1096 1249"> <p><i>Datos de accidentes según ubicación del accidente</i></p> </div> <div data-bbox="422 1260 982 1837"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales en intersecciones</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>4</td><td>24</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>2017</td><td>3</td><td>20</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>28</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>37</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>26</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>25</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>22</td></tr> <tr><td>2023</td><td>3</td><td>36</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>23</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>9</td></tr> </tbody> </table> </div>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	10	2016	0	8	2017	1	8	2018	0	6	2019	1	8	2020	0	6	2021	1	10	2022	1	7	2023	2	14	2024	0	10	2025	1	2	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	5	42	2016	0	47	2017	5	35	2018	1	40	2019	5	50	2020	3	33	2021	4	46	2022	4	35	2023	4	54	2024	1	38	2025	0	6	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	4	24	2016	0	30	2017	3	20	2018	0	28	2019	3	37	2020	1	26	2021	4	25	2022	3	22	2023	3	36	2024	1	23	2025	1	9
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	10																																																																																																												
2016	0	8																																																																																																												
2017	1	8																																																																																																												
2018	0	6																																																																																																												
2019	1	8																																																																																																												
2020	0	6																																																																																																												
2021	1	10																																																																																																												
2022	1	7																																																																																																												
2023	2	14																																																																																																												
2024	0	10																																																																																																												
2025	1	2																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	5	42																																																																																																												
2016	0	47																																																																																																												
2017	5	35																																																																																																												
2018	1	40																																																																																																												
2019	5	50																																																																																																												
2020	3	33																																																																																																												
2021	4	46																																																																																																												
2022	4	35																																																																																																												
2023	4	54																																																																																																												
2024	1	38																																																																																																												
2025	0	6																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	4	24																																																																																																												
2016	0	30																																																																																																												
2017	3	20																																																																																																												
2018	0	28																																																																																																												
2019	3	37																																																																																																												
2020	1	26																																																																																																												
2021	4	25																																																																																																												
2022	3	22																																																																																																												
2023	3	36																																																																																																												
2024	1	23																																																																																																												
2025	1	9																																																																																																												

2025: Principales logros.



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
	<p>Mejorar la seguridad del transporte alrededor de las escuelas mediante la realización de auditorías de las zonas o intersecciones escolares para identificar las áreas para mejorar las condiciones de seguridad o remodelar la zona escolar sobre la base de las nuevas directrices de zonas escolares.</p>	<p><i>Completado en 2021: se revisaron 6 intersecciones; se identificaron 4 proyectos piloto; se actualizaron 13 zonas escolares; se realizaron 18 auditorías de caminatas</i></p> <p><i>Completado en 2022: 2 proyectos piloto identificados; se actualizaron 14 zonas escolares</i></p> <p><i>Completado en 2023: publicación de las directrices de las zonas escolares; lanzamiento del proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad en zonas escolares</i></p> <p><i>Completado en 2024: 19 actualizaciones de zonas escolares completadas; lanzamiento del programa de cámaras de control de velocidad; ampliación del proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad en zonas escolares</i></p> <p><b>Mantenimiento/ampliación del programa de cámaras de control de velocidad; ampliación del proyecto piloto de reductores tácticos de velocidad en zonas escolares  </b> <a href="#">Vea la sección</a></p> <p>Datos de accidentes con peatones y ciclistas</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="418 514 971 1180"> <h3>Accidentes graves y fatales con peatones</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>1</td><td>11</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>20</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2019</td><td>4</td><td>10</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>15</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>2022</td><td>2</td><td>16</td></tr> <tr><td>2023</td><td>1</td><td>17</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>15</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>7</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="977 514 1562 1180"> <h3>Accidentes graves y fatales con ciclistas</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2017</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>2</td></tr> <tr><td>2019</td><td>0</td><td>11</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>4</td></tr> <tr><td>2022</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2023</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>3</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>4</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>Datos de accidentes según factores del accidente</p> <div data-bbox="418 1297 1562 1774"> <h3>Accidentes graves y mortales relacionados con consumo de alcohol</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2</td><td>9</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>9</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>3</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>5</td></tr> <tr><td>2021</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>6</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>12</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>9</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	1	11	2016	0	20	2017	2	8	2018	1	15	2019	4	10	2020	1	15	2021	0	16	2022	2	16	2023	1	17	2024	0	15	2025	0	7	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	4	2016	0	2	2017	0	3	2018	0	2	2019	0	11	2020	0	4	2021	0	4	2022	0	5	2023	0	3	2024	0	3	2025	0	4	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	12	2016	0	12	2017	2	9	2018	0	9	2019	3	3	2020	0	5	2021	0	10	2022	3	6	2023	4	12	2024	1	9	2025	0	1
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	1	11																																																																																																												
2016	0	20																																																																																																												
2017	2	8																																																																																																												
2018	1	15																																																																																																												
2019	4	10																																																																																																												
2020	1	15																																																																																																												
2021	0	16																																																																																																												
2022	2	16																																																																																																												
2023	1	17																																																																																																												
2024	0	15																																																																																																												
2025	0	7																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	4																																																																																																												
2016	0	2																																																																																																												
2017	0	3																																																																																																												
2018	0	2																																																																																																												
2019	0	11																																																																																																												
2020	0	4																																																																																																												
2021	0	4																																																																																																												
2022	0	5																																																																																																												
2023	0	3																																																																																																												
2024	0	3																																																																																																												
2025	0	4																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	12																																																																																																												
2016	0	12																																																																																																												
2017	2	9																																																																																																												
2018	0	9																																																																																																												
2019	3	3																																																																																																												
2020	0	5																																																																																																												
2021	0	10																																																																																																												
2022	3	6																																																																																																												
2023	4	12																																																																																																												
2024	1	9																																																																																																												
2025	0	1																																																																																																												



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos																																																																																																												
		<div data-bbox="422 178 1583 630"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad</h3> <table border="1"> <caption>Accidentes graves y mortales relacionados con exceso de velocidad</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>2017</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2019</td><td>1</td><td>8</td></tr> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>2021</td><td>1</td><td>10</td></tr> <tr><td>2022</td><td>1</td><td>7</td></tr> <tr><td>2023</td><td>2</td><td>14</td></tr> <tr><td>2024</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 661 1583 1165"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones</h3> <table border="1"> <caption>Accidentes graves y fatales relacionados con distracciones</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>5</td><td>42</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>47</td></tr> <tr><td>2017</td><td>5</td><td>35</td></tr> <tr><td>2018</td><td>1</td><td>40</td></tr> <tr><td>2019</td><td>5</td><td>50</td></tr> <tr><td>2020</td><td>3</td><td>33</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>46</td></tr> <tr><td>2022</td><td>4</td><td>35</td></tr> <tr><td>2023</td><td>4</td><td>54</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>38</td></tr> <tr><td>2025</td><td>0</td><td>6</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="422 1207 1096 1249"> <p><i>Datos de accidentes según ubicación del accidente</i></p> </div> <div data-bbox="422 1260 982 1837"> <h3 style="text-align: center;">Accidentes graves y fatales en intersecciones</h3> <table border="1"> <caption>Accidentes graves y fatales en intersecciones</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fatal Injury</th> <th>Severe Injury</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2015</td><td>4</td><td>24</td></tr> <tr><td>2016</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>2017</td><td>3</td><td>20</td></tr> <tr><td>2018</td><td>0</td><td>28</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3</td><td>37</td></tr> <tr><td>2020</td><td>1</td><td>26</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4</td><td>25</td></tr> <tr><td>2022</td><td>3</td><td>22</td></tr> <tr><td>2023</td><td>3</td><td>36</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1</td><td>23</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1</td><td>9</td></tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="422 1837 1193 1871">2025: Principales logros para obtener más detalles sobre las iniciativas.</p>	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	0	10	2016	0	8	2017	1	8	2018	0	6	2019	1	8	2020	0	6	2021	1	10	2022	1	7	2023	2	14	2024	0	10	2025	1	2	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	5	42	2016	0	47	2017	5	35	2018	1	40	2019	5	50	2020	3	33	2021	4	46	2022	4	35	2023	4	54	2024	1	38	2025	0	6	Año	Fatal Injury	Severe Injury	2015	4	24	2016	0	30	2017	3	20	2018	0	28	2019	3	37	2020	1	26	2021	4	25	2022	3	22	2023	3	36	2024	1	23	2025	1	9
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	0	10																																																																																																												
2016	0	8																																																																																																												
2017	1	8																																																																																																												
2018	0	6																																																																																																												
2019	1	8																																																																																																												
2020	0	6																																																																																																												
2021	1	10																																																																																																												
2022	1	7																																																																																																												
2023	2	14																																																																																																												
2024	0	10																																																																																																												
2025	1	2																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	5	42																																																																																																												
2016	0	47																																																																																																												
2017	5	35																																																																																																												
2018	1	40																																																																																																												
2019	5	50																																																																																																												
2020	3	33																																																																																																												
2021	4	46																																																																																																												
2022	4	35																																																																																																												
2023	4	54																																																																																																												
2024	1	38																																																																																																												
2025	0	6																																																																																																												
Año	Fatal Injury	Severe Injury																																																																																																												
2015	4	24																																																																																																												
2016	0	30																																																																																																												
2017	3	20																																																																																																												
2018	0	28																																																																																																												
2019	3	37																																																																																																												
2020	1	26																																																																																																												
2021	4	25																																																																																																												
2022	3	22																																																																																																												
2023	3	36																																																																																																												
2024	1	23																																																																																																												
2025	1	9																																																																																																												



Objetivo	Acción	Referencias del desarrollo   Avisos
D6: Proveedores de servicio	<p>Trabajar con los proveedores de servicios de contrato del condado para asegurar la alineación con las prioridades de seguridad y equidad de Visión Cero en las tareas de su trabajo al agregar una declaración donde se comprometen con las prácticas de seguridad en el transporte/de Visión Cero en todos los nuevos contratos de diseño, ingeniería, o de construcción y a establecer objetivos claros en las reuniones de lanzamiento con los directores de proyecto y construcción.</p>	<p><b>En curso</b>   Estamos desarrollando los requisitos de Visión Cero para integrarse en los contratos y un cronograma para la integración.</p>
	<p>Establecer relaciones con los proveedores de servicios de transporte que operan en Arlington (p. ej., servicios de transporte, empresas de scooter, taxis, autobuses, etc.) para compartir experiencias/datos e identificar oportunidades para mejorar la seguridad en las operaciones.</p>	<p><i>Completado en 2021: Se establecieron 6 contactos; se organizaron reuniones sobre las prácticas recomendadas en las zonas de recogida/entrega; se organizaron 2 eventos con más de 30 personas</i>  <i>Completado en 2022: Se emitieron todos los permisos disponibles (1,000) para bicicletas eléctricas sin estación fija; se instalaron 70 corrales de micromovilidad</i>  <i>Completado en 2023: Se agregaron opciones de bicicletas/scooters a Informe un problema; se instalaron 53 corrales de micromovilidad</i>  <i>Completado en 2024: Se instalaron 9 nuevos corrales de micromovilidad y se actualizaron 77 corrales; se inició la recopilación de datos sobre las tendencias de estacionamiento de micromovilidad</i>  <b>Organización de opciones de bicicletas/scooters para Informe un problema; se instaló 1 corral de micromovilidad, se agregaron manzanas de estacionamiento a 3 corrales, se reinstalaron y/o trasladaron 9 corrales y se repararon/reemplazaron 5 corrales</b>   ACCS está trabajando directamente con los proveedores de servicios de bicicletas eléctricas y micromovilidad compartida para promover la conducción y el estacionamiento seguros de bicicletas eléctricas y scooters. También ha organizado eventos educativos para promover la conducción segura. ACCS también está supervisando el uso de los corrales y el número de dispositivos de micromovilidad compartida estacionados de forma inadecuada.</p>
	<p>Establecer relaciones con servicios de transporte y entrega para mejorar las operaciones en la acera y permitir una rápida coordinación en cuestiones de seguridad.</p>	<p><b>Próximamente</b>   Aún no hemos tomado medidas sobre este punto.</p>
	<p>Establecer relaciones con las empresas de servicios públicos para permitir una rápida coordinación en cuestiones de seguridad con la infraestructura o el trabajo de reparación.</p>	<p><i>Completado en 2021/22: Se establecieron 2 contactos</i></p>

