

e-Blast del Verano

Para salvar vidas en Arlington, reducimos la velocidad

SLOW DOWN
SAVE LIVES

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

Did you know?

1 in 4 crashes in Arlington involves speeding.

be a PAL
Predictable | Alert | Lawful

VISION ZERO
ARLINGTON COUNTY

ARLINGTON
VIRGINIA

El exceso de velocidad puede ahorrar una MÍNIMA cantidad de tiempo, pero tiene un ENORME impacto en la gravedad de un accidente. Manejar dentro del límite de velocidad es lo más importante que puede hacer para reducir los accidentes graves y fatales en nuestra comunidad. Obtenga más información sobre la campaña de mitigación de accidentes críticos de Vision Zero de Arlington [aquí](#).

El Año Escolar ha Empezado – ¡Reducir la Velocidad!



Los estudiantes del condado de Arlington empezaron el año escolar desde el 29 de agosto. El equipo de Visión Cero ha trabajado mucho alentando viajes seguros para todos los estudiantes, los padres e los profesores por la implementación de zonas escolares de baja velocidad alrededor del condado.

En el año 2021, el equipo Visión Cero instaló zonas escolares de baja velocidad para 13 escuelas en el condado. Estas zonas utilizan señales y marcas para indicar el nuevo límite de 20 millas por hora en las calles del vecindario

dentro de 600 pies a un punto de acceso para una escuela.

Los planes para una segunda fase están en marcha para introducir zonas escolares de baja velocidad a 10 escuelas adicionales este año escolar. El equipo de proyecto continuara a implementar estas zonas para aproximadamente 10 escuelas al año hasta que estarán en plazo a todas las escuelas en el condado.

Llegan cambios de seguridad en las intersecciones y en las señales de dos corredores clave del condado.



El equipo de Visión Cero ha llevado a cabo intervenciones proactivas de seguridad a lo largo de cuatro calles clave del condado, todas ellas parten de la [Red de alta incidencia de lesiones](#) de Arlington. Señalización de “Prohibido girar a la derecha en rojo” para las calles que cruzan estas arterias, y ajuste de las señales para peatones, para proporcionar una ventaja inicial, o intervalo para prioridad peatonal (LPI), para las personas que cruzan en cualquier tramo de las intersecciones a lo largo de estos corredores.

Los corredores sujetos a estas medidas son:

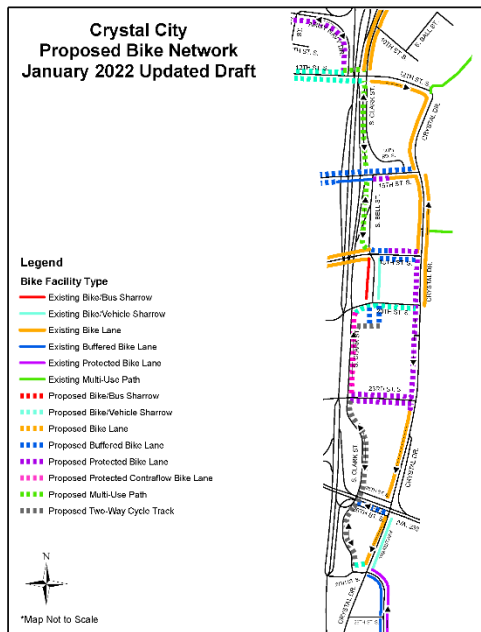
- **Columbia Pike**, desde el límite del condado hasta Washington Blvd
- **Fairfax Drive**, entre N. Glebe Road y N. Kirkwood Dr
- **Clarendon Blvd**, entre N. Highland Street y Ft. Myer Drive/Wilson Blvd
- **Wilson Blvd**, entre N. Glebe Rd y Ft. Myer Drive

Juntos, estos cambios utilizan intervenciones de seguridad comprobadas para aumentar considerablemente la seguridad de los peatones, de quienes usan el transporte público y de quienes conducen, al tiempo que minimizan las demoras adicionales para todos los usuarios viales.

Los datos de seguridad de Vision Zero muestran que los movimientos de giro en las intersecciones entre las carreteras principales y las calles laterales contribuyen en gran medida a los accidentes graves en corredores con un gran volumen de peatones. Esto fue particularmente así en el caso de estos dos corredores, donde la combinación de grandes volúmenes de peatones y vehículos hacía que el giro a la derecha con el semáforo en rojo fuera un movimiento peligroso e inseguro para peatones y conductores. Si bien algunas intersecciones a lo largo de estos dos corredores ya tenían letreros de “Prohibido girar en rojo”, había poca consistencia entre las diferentes calles.

Al implementar estas dos intervenciones de seguridad en las calles laterales en todo el trayecto de estos corredores, el equipo de Vision Zero está avanzando en un enfoque sistémico de la seguridad, creando una experiencia uniforme y definiendo expectativas para todos los usuarios de la vía.

Publicación del plan definitivo para la Red para bicicletas de Crystal City (CCBN)



El condado comenzó a investigar las actualizaciones del plan para bicicletas de Crystal City en la primavera de 2020. Después de dos años de estudio, participación y comentarios de la comunidad, se ha publicado el [plan definitivo y cronograma de implementación](#) para la Red para bicicletas de Crystal City.

Los primeros segmentos de la red para bicicletas se implementarán a finales de este año, a través de mejoras puntuales y del programa anual de repavimentación. Estos incluirán:

- Carriles protegidos para bicicletas en 26th St S en sentido oeste, entre S Clark y Crystal Dr
- Bolardos flexibles a lo largo del carril para bicicletas estándar en Crystal Dr, entre 15th St S y 18th St S
- Carril para bicicletas provisional en 23rd St S
- Bicisenda de doble vía, con protección, en S Clark Street

entre 23rd y 27th Street S

Para obtener más información sobre la CCBN, visite la [página del proyecto](#).

En qué estamos trabajando

- Extensiones de bordillos y mejoras de accesibilidad al transporte público en Yorktown Blvd y N. George Mason Dr. – [Planilla de proyecto](#), fotos mas bajo
- Extensiones de bordillos y mejoras de accesibilidad al transporte público en Williamsburg Blvd y N. George Mason Dr. - [Planilla del proyecto](#)
- Extensiones de bordillos y mejoras de cruces en 26th St N y N Harrison Street - [Planilla del proyecto](#)



Visite [la página de Proyectos de seguridad de Vision Zero](#) para obtener más información sobre construcciones rápidas orientadas a la seguridad vial, proyectos de capital, proyectos piloto, auditorías de seguridad de la Red de alta incidencia de lesiones, y más.