

Diseño en borrador, política y recomendaciones de programación

Plan maestro de peatones

 Montgomery Planning



ÍNDICE

Introducción	2
Temas	4
Construir	5
B-1: Construir más aceras más rápido.....	5
B-2: Los peatones no deberían tener que presionar un botón para cruzar la calle.....	8
B-3: Crear cruces de calle directos y accesibles	10
B-4: Construir más lugares transitables a pie	13
B-5: Caminos y cruces ligeros	17
B-6: Sombrear los caminos peatonales ...	17
B-7: Crear más conexiones peatonales y formalizar atajos peatonales	18
B-8: Reducir las barreras naturales para caminar y rodar.....	21
B-9: Facilitar la implementación de medidas para apaciguar el tránsito	23
B-10: Asumir el control del condado de las autopistas estatales	25
B-11: Poner más baños a disposición de todos	25
B-12: Abordar la gestión en la acera.....	26
Mantener	27
MA-1: Reparar las aceras de manera proactiva	27
MA-2: Mantener despejadas las aceras y rampas de acera.....	27

MA-3: Incorporar el mantenimiento de carreteras en proyectos de servicios públicos.....	29
Proteger	31
P-1: Desincentivar vehículos peligrosos ..	31
P-2: Mejorar y ampliar los cruces protegidos	34
P-3: Diseñar estacionamientos seguros para peatones.....	38
P-4: Priorizar proyectos de seguridad vial impulsados por datos	38
Acciones clave:	38
P-5: Educar y alentar a los peatones de todas las edades a caminar de manera segura	39
P-6: Hacer que la caminata a la escuela sea más segura y directa	40
P-7: Gestión del acceso a direcciones	42
Ampliar el acceso	44
EA-1: Reducir los peligros de tropiezo	44
EA-2: Eliminar las obstrucciones de la acera	46
EA-3: Proporcionar a los peatones más tiempo para cruzar la calle	48
EA-4: Hacer que las señales peatonales sean más accesibles	50
EA-5: Mejorar la orientación para peatones con visión deficiente o nula.....	51
EA-6: Brindar más oportunidades para experiencias accesibles en los parques ...	53
EA-7: Superar los requisitos de accesibilidad existentes	53
EA-8: Regular los espacios compartidos ..	54

EA-9: Hacer que las zonas de trabajo sean más accesibles	55
Monitorear.....	57
MO-1: Hacer un seguimiento de la implementación del Plan maestro peatonal	57
MO-2: Realizar una revisión de equidad peatonal del 311.....	58

Financiar	60
F-1: Identificar nuevas fuentes de ingresos para financiar mejoras peatonales	60
Resumen	63
Recomendaciones por objetivo	63
Recomendaciones de la agencia.....	67
Glosario.....	71



Discovery →

Wayne AVE
← 1100

ONLY

Wayne Ave



Las Recomendaciones preliminares de diseño, política y programación del Plan maestro peatonal ayudará al condado de Montgomery a progresar hacia convertirse más apto para peatones y lograr los objetivos del Plan maestro peatonal. Las recomendaciones en el documento están informadas por el Informe de condiciones existentes del Plan maestro [*Informe de condiciones existentes del Plan maestro peatonal*](#) de marzo de 2022, que proporcionó una comprensión profunda de las condiciones y actitudes existentes de los peatones en el condado y se basó en cuatro fuentes de datos principales:

- Una encuesta peatonal válida desde el punto de vista estadístico para documentar la actividad y las percepciones de los peatones para el condado en su conjunto y diferentes tipos de uso de la tierra, enviada a 60 000 hogares.
- Un recuento de viajes estudiantiles que describe cómo llegan y salen de la escuela los estudiantes de escuelas públicas, completado por más de 70 000 estudiantes.
- Un análisis del nivel de comodidad peatonal que cataloga las condiciones de los peatones a lo largo de toda la red de transporte peatonal en el condado de Montgomery.
- Un análisis de accidentes peatonales de 2015-2020 que identifica tendencias en los accidentes peatonales.

Si bien la comodidad y la seguridad de los peatones deben mejorarse en todo el condado, surgieron áreas de enfoque particulares del *Informe de condiciones existentes del Plan maestro de peatones* y están organizadas en torno a los cuatro objetivos del plan:

- **Objetivo 1: Aumentar las tasas de caminata y la satisfacción al caminar en el condado de Montgomery:** Abordar los problemas que enfrentan los peatones con discapacidades, mejorar la satisfacción de los peatones a lo largo de las calles y mejorar la satisfacción de los peatones en los cruces.
- **Objetivo 2: Crear una red peatonal cómoda, conectada y conveniente en el condado de Montgomery:** Llenar las brechas en las aceras, priorizar las protecciones en las calles de alta velocidad, proporcionar refugios peatonales, enfocarse en mejoras en los cruces, mejorar el acceso cómodo a las escuelas primarias y priorizar cruces más seguros a los parques.
- **Objetivo 3: Mejorar la seguridad peatonal:** Reducir los accidentes peatonales de alta velocidad, abordar las disparidades de seguridad, mejorar la iluminación y comunicar la actividad peatonal permitida.
- **Objetivo 4: Crear una red peatonal equitativa y justa:** Abordar los hallazgos anteriores de una manera que satisfaga las necesidades de toda la comunidad.

Las palabras o frases definidas en el glosario al final de este documento están subrayadas en la primera referencia del texto.

Temas

Las recomendaciones preliminares están organizadas en torno a seis temas:

- **Construir**
Estas recomendaciones identifican oportunidades para construir servicios peatonales de manera mejor, más rápida, más segura y más equitativa.
- **Mantener**
Estas recomendaciones aclaran las reglamentaciones existentes y proponen cambios en la forma en que el condado y los propietarios de propiedades privadas cuidan las aceras, los caminos y otros espacios peatonales para que estas inversiones públicas puedan proporcionar una alta calidad de servicio para todos en los años venideros.
- **Proteger**
Estas recomendaciones tienen como objetivo hacer que caminar sea seguro en el condado de Montgomery y eliminar las muertes y lesiones graves relacionadas con caminar de acuerdo con el compromiso del condado con la Visión cero.
- **Ampliar el acceso**
El entorno peatonal es difícil o imposible de usar para algunos miembros de la comunidad. Estas recomendaciones tienen como objetivo hacer que el sistema peatonal sea más accesible para las personas con discapacidades.
- **Monitorear**
Estas recomendaciones hacen un seguimiento del progreso del condado en el logro de la visión del plan e identifican oportunidades para mejorar la calidad de la recopilación de datos peatonales.
- **Financiar**
Lograr la visión del Plan maestro peatonal requerirá recursos que excedan el gasto actual en esfuerzos de seguridad y peatones. Estas recomendaciones identifican posibles fuentes de ingresos adicionales.



Lograr los objetivos del Plan maestro peatonal requerirá construir nuevas aceras, rehabilitar los caminos existentes, construir más lugares para cruzar las calles, mejorar la iluminación y crear el tipo de lugares donde caminar sea la forma preferida de desplazarse. Esta sección establece recomendaciones que ayudarán al condado a construir de manera mejor, más rápida, más segura y más equitativa al establecer nuevos estándares, identificar las barreras que deben superarse y aspirar a mejores prácticas.

B-1: Construir más aceras más rápido

La Guía completa de diseño de calles recientemente aprobada recomienda aceras a ambos lados de la calle con protecciones adecuadas del tráfico. Sin embargo, las carreteras más concurridas del condado carecen de aproximadamente 220 millas de acera (en uno o ambos lados de la carretera), alrededor del 54 % de las aceras no cumplen con los anchos mínimos (5 pies) y alrededor del 22 % carece de una protección del tráfico. Con la necesidad de aceras nuevas y reconstruidas que supera ampliamente la capacidad del condado para construir las, las siguientes acciones clave ayudan a construir más aceras más rápido.

Solo el 44 % de los residentes informan que están satisfechos con la cantidad de aceras a lo largo de sus rutas de caminata: el 44 % está satisfecho con el ancho de las aceras y el 31 % está satisfecho con la distancia entre la carretera y las aceras.

Acciones clave:

B-1a: Cambiar el Programa anual de aceras de un proceso reactivo impulsado por solicitudes a un proceso equitativo impulsado por datos.

Un enfoque ante la construcción de aceras que depende de las solicitudes de la comunidad no necesariamente aborda aquellas ubicaciones con la mayor necesidad. El uso de un enfoque impulsado por datos para asignar los recursos limitados del Programa anual de aceras asegurará que se realicen las conexiones de mayor prioridad y que los recursos se gasten de manera equitativa.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT

B-1b: Reimaginar el compromiso público para la construcción de aceras a fin de asegurar que se puedan compartir perspectivas locales valiosas mientras no se retrasan las mejoras de conectividad y seguridad peatonal.

Hoy en día, el compromiso público en torno a los proyectos de aceras tiende a centrarse en si se debe construir un proyecto de aceras, y algunos proyectos importantes no avanzan debido a preocupaciones públicas. El proceso público en torno a la construcción de aceras debe reformularse para enfocarse en cómo se pueden construir mejor las aceras en cuestión, no en si deben construirse en absoluto. Este enfoque conducirá a un proceso de participación más eficiente que utiliza el tiempo del personal y la financiación de manera más eficaz, lo que finalmente dará como resultado la construcción de más aceras.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: MCDOT

B-1c: Exigir que todos los edificios públicos nuevos, así como las renovaciones importantes, diseñen y construyan ciclovías y pasarelas a lo largo de su fachada que se recomienden en los planes maestros y en la Guía completa de diseño de calles, así como dedicar el derecho de paso cuando sea necesario.

Los proyectos públicos, como escuelas y bibliotecas, deben proporcionar las mejoras de fachada identificadas en planes maestros u otras reglamentaciones, al igual que los proyectos de desarrollo privado. Las agencias públicas deben coordinar con el Departamento de Planificación al principio del diseño del proyecto para ayudar a identificar las mejoras de fachada planificadas para que puedan contemplarse en el presupuesto del proyecto.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDGS, MCPS, Planificación de Montgomery

B-1d: Exigir que las aceras nuevas y reconstruidas logren al menos una calificación de “algo cómodo” con la herramienta de Nivel de comodidad peatonal.

Actualmente, el 41 % del millaje de caminos peatonales en el condado se califica como incómodo o indeseable, según la métrica del [nivel de comodidad peatonal \(Pedestrian Level of Comfort, PLOC\)](#) de Planificación de Montgomery.

Para mejorar la comodidad de caminar, esta recomendación establece un estándar de comodidad mínimo de “algo cómodo” para aceras nuevas y reconstruidas como parte de proyectos de mejora de capital y desarrollo privado. Esto asegura que las aceras y los

caminos peatonales del futuro estén diseñados y construidos para ser transitables y cómodos.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-1e: Explorar el uso de materiales temporales para crear espacios peatonales dedicados donde las aceras no sean factibles.

Cuando existan limitaciones en el derecho de paso, ambientales o de otro tipo, utilizar postes flexibles, barreras de jersey u otros materiales para crear un espacio peatonal dentro de la carretera.



Precedente(s): Seattle ha creado pasarelas temporales en la carretera para preservar árboles y otras características ambientales. En el vecindario Georgetown de Washington, D.C., la acera en M Street se amplía estacionalmente hacia la calle utilizando materiales semipermanentes para admitir más peatones.

Un camino peatonal pintado en la calle está separado del tráfico por autos estacionados, bordillos temporales de concreto y postes flexibles blancos. Foto: Dongho Chang

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Parques de Montgomery

B-1f: Enmendar las Pautas de estacionamiento con permiso residencial del condado de Montgomery para permitir que el MCDOT elimine las áreas de estacionamiento con permiso residencial en apoyo de otro propósito de transporte.

La Reglamentación ejecutiva 24-16 permite la creación de áreas de estacionamiento con permiso residencial a menos de 4,000 pies de las estaciones de tren ligero o Metrorail. A menudo, el derecho de paso dedicado



Señalización de estacionamiento con permiso residencial

actualmente al estacionamiento en la calle en estas ubicaciones es necesario para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas. Como se redacta la reglamentación, sin el apoyo de la mayoría de los residentes a lo largo de la fachada de la cuadra, la zona de estacionamiento con permiso residencial no se puede eliminar, lo que conduce a proyectos de capital más costosos porque es posible que se requieran compras de derecho de paso o la reubicación de servicios públicos para realizar el proyecto.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Ejecutivo del condado

B-2: Los peatones no deberían tener que presionar un botón para cruzar la calle

Los peatones no deberían tener que presionar un botón para cruzar la calle de manera segura y, sin embargo, en gran parte del condado de Montgomery, este es el caso. Pedir permiso para cruzar la calle no es algo que les pidamos a las personas que viajan en automóvil o autobús y un lugar apto para peatones evita el “botón de rogar” siempre que sea posible. Las acciones clave a continuación ayudan al condado a lograr esta recomendación al eliminar la necesidad de presionar un botón: en las áreas urbanas, la opción predeterminada sería proporcionar automáticamente a los peatones tiempo para cruzar la calle durante cada ciclo de señal; en las áreas suburbanas y rurales donde a menudo hay menos personas caminando hoy en día, el condado usaría tecnologías creativas para priorizar a los peatones.

La satisfacción con el tiempo de espera de la señal de caminata peatonal es del 44 % en todo el condado.

Acciones clave:

B-2a: Hacer que señal en modo memoria al peatón sea la configuración predeterminada para las intersecciones señalizadas en los centros de la ciudad y zonas céntricas adyacentes a las estaciones de tránsito rápido de trenes y autobuses, escuelas, parques y centros comunitarios.

Actualmente, las fases peatonales en intersecciones señalizadas pueden configurarse como accionadas por botón o como señal en modo memoria. El accionamiento por botón requiere que el peatón presione un botón para recibir una señal de caminata y no se activa automáticamente. Sin embargo, en áreas urbanas donde la actividad de los peatones es mucho mayor, la señal en modo memoria al ser la configuración predeterminada, ya que proporciona automáticamente una fase de cruce peatonal en cada ciclo de señal y elimina la obligación del peatón de presionar un botón para solicitar la señal de caminata.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA

B-2b: Implementar la detección pasiva (como sensores) para eliminar la necesidad de que los peatones presionen un botón para cruzar la calle de manera segura en áreas donde no es necesaria una señal en modo memoria al peatón.

En las áreas suburbanas y nacionales del condado donde proporcionar una fase de cruce peatonal a través de una señal en modo memoria al peatón en cada ciclo de señal puede tener efectos negativos en el flujo de tráfico, la detección pasiva proporciona una opción que elimina la necesidad de presionar un botón mientras minimiza los impactos en el tráfico. Mediante sensores, la señal detecta a un peatón que se aproxima y agrega una fase al ciclo de señal para que el peatón pueda cruzar la calle de manera segura.

Precedente(s): El enfoque de detección pasiva PUFFIN se utiliza en el Reino Unido.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA



Un botón peatonal. Foto: Gobierno del Condado de Montgomery

B-3: Crear cruces de calle directos y accesibles

Los cruces de calle de alta calidad conectan a las comunidades y facilitan el acceso a destinos locales como escuelas, parques y paradas de tránsito. El análisis del Nivel de comodidad peatonal del condado descubrió que, si bien la mayoría de los caminos del condado son cómodos (58 %), solo el 44 % de los cruces de calle son cómodos. Junto con una satisfacción del 46 % con la cantidad de cruces peatonales marcados y una satisfacción del 42 % con la cantidad de lugares para cruzar la calle de manera segura en la Encuesta para peatones de todo el condado, está claro que es necesario mejorar los cruces de calle en todo el condado. Las acciones clave a continuación logran la recomendación al fomentar un diseño más intuitivo de rampa de acera y cruce peatonal, mejorar el derecho de paso peatonal al cruzar y apoyar la instalación de lugares de cruce peatonal más directos.

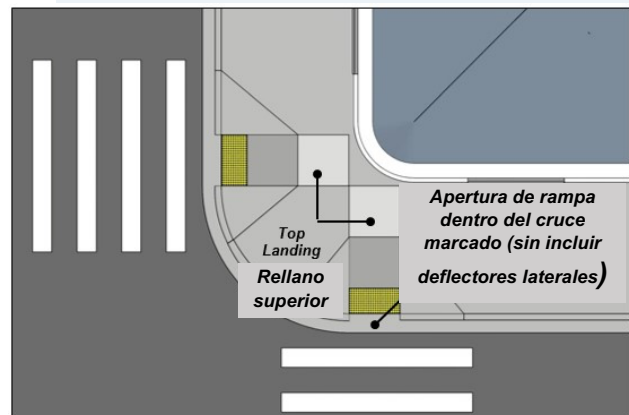
Acciones clave:

B-3a: Actualizar los estándares de diseño estatales y del condado para reflejar una preferencia por rampas de acera perpendiculares alineadas con el cruce peatonal.

Cuando las rampas de acera están significativamente desalineadas con el cruce peatonal, las personas con discapacidades visuales tienen más dificultad en orientarse para cruzar la calle de manera segura, y las personas que usan sillas de ruedas son dirigidas a la intersección, donde son más vulnerables a los conflictos con los vehículos motorizados. Las rampas de acera desalineadas también molestan a las personas que empujan cochecitos o usan otros dispositivos con ruedas.

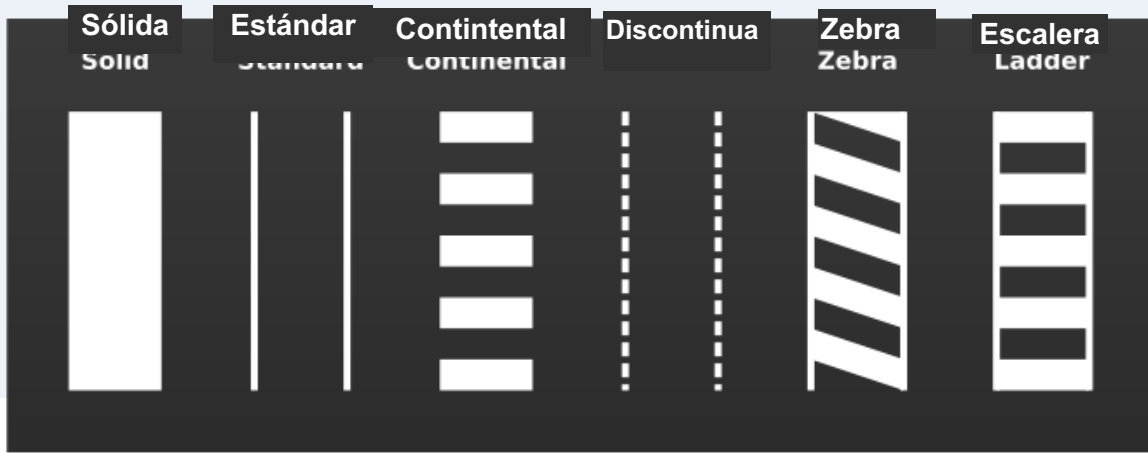
Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, MDOT SHA



Rampas de acera perpendiculares directamente alineadas con los cruces peatonales adecuados. Gráfico: Junta de Acceso de EE. UU.

B-3b: Actualizar la Guía completa de diseño de calles para establecer cruces peatonales de alta visibilidad y estilo escalera como el diseño de cruce peatonal predeterminado en el condado de Montgomery.



Las marcaciones del cruce peatonal tipo escalera en el extremo derecho pueden compararse con las marcaciones continentales y estándar. Gráfico: SF Better Streets

Se prefiere la marcación del cruce peatonal estilo escalera sobre la marcación del cruce peatonal estilo continental, el estándar actual, porque incorpora las líneas paralelas del cruce peatonal estilo estándar que los peatones con visión reducida encuentran útiles para mantener el rumbo correcto en el cruce peatonal. Este estándar se recomienda en la publicación reciente del MCDOT: “Planificación y diseño de calles a fin de ser más seguras y accesibles para personas con discapacidades de la visión” y está respaldado por investigaciones a nivel nacional (Proyecto 03-78b del NCHRP).

La dificultad para cruzar las calles podría estar contribuyendo a la disparidad del 10 % en la satisfacción de los peatones con el entorno peatonal entre las personas con discapacidades.

Precedente(s): Este es el tratamiento de marcación predominante del cruce peatonal en Washington, D.C.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT

B-3c: Construir cruces elevados a lo largo de todas las entradas para automóviles y en intersecciones entre tipos de calles residenciales (calles residenciales y calles residenciales de tránsito lento) y calles de clasificación superior a través de proyectos de capital y como requisito para el desarrollo privado.



Un cruce elevado en el nivel de la acera a través de una calle de baja velocidad y bajo volumen. Foto: Vladimir Zlokazov

Los cruces elevados hacen que los vehículos giren lentamente, refuerzan la primacía de los espacios

peatonales y crean un entorno peatonal más accesible, lo que elimina la necesidad de que las personas que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad usen rampas para bajar al nivel de la calle y luego volver al nivel de la acera. Implementar cruces elevados en las calles existentes puede ser un desafío cuando el drenaje es una preocupación.

Precedente(s): Vassar Street y Western Avenue en Cambridge, MA, utilizan cruces peatonales elevados. Esta es una reducción de calzada muy común para vehículos que continúan en las calles residenciales en otros países.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, MDOT SHA

B-3d: Proporcionar cruces peatonales marcados y señales peatonales accesibles (Accessible Pedestrian Signals, APS) en todos los tramos de una intersección donde haya aceras conectadas o calles cómodas.



Con el cruce en el cuadro rojo faltante, los peatones deben usar los otros tres cruces peatonales para llegar entre las esquinas superior e inferior del lado derecho. Foto: Google Maps

Muchas intersecciones excluyen cruces peatonales y señales peatonales accesibles en uno o varios tramos de la intersección para mejorar el flujo de tráfico, pero esto

requiere que los peatones que desean cruzar la calle en los lugares faltantes se desvíen, lo que aumenta su tiempo de viaje y exposición al tráfico.

En ciertas partes del condado, las ubicaciones de cruce faltantes pueden fomentar el incumplimiento de los peatones con las señales de tránsito y las marcaciones, lo que conduce a resultados inseguros.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, MDOT SHA

B-4: Construir más lugares transitables a pie

Crear y mejorar lugares en el condado de Montgomery donde las personas puedan acceder de manera fácil, rápida y directa a muchos destinos a pie o usando un dispositivo de movilidad es una de las formas más eficaces de lograr los objetivos del Plan maestro peatonal. Para muchas personas en el condado de Montgomery hoy en día, hay pocos lugares cercanos a los que caminar, por lo que conducir es una opción lógica. De hecho, los peatones que viven en áreas suburbanas del condado y los peatones que viven en áreas suburbanas/rurales del condado realizan aproximadamente un 76 % y un 79 % menos de viajes peatonales que aquellos que viven en áreas urbanas. Las acciones clave a continuación reconocen que el uso de la tierra y la planificación del transporte están altamente interrelacionados, ya que una buena planificación del uso de la tierra y el diseño del sitio dan como resultado viajes más cortos y gratificantes, lo que hace que caminar sea una forma preferida de desplazarse.

Acciones clave:

B-4a: Utilizar procesos de planificación maestra para enfocar el crecimiento en los centros de la ciudad, las zonas céntricas y a lo largo de los corredores de crecimiento para ampliar los lugares transitables a pie en el condado.

Para aumentar la caminata, los planes deben alentar situaciones en las que es preferible caminar. Crear grupos de uso mixto densos y agregar densidad a los grupos de uso mixto existentes es la forma más eficaz de lograr este objetivo y se enfatiza firmemente en Montgomery Prospera 2050.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery

B-4b: Los sitios escolares y otros edificios públicos deben priorizar la provisión de acceso peatonal seguro y directo.

Hacer que caminar sea el modo de transporte preferido para acceder a edificios públicos como escuelas, centros comunitarios y bibliotecas está influenciado en gran medida por dónde se colocan los caminos peatonales en el sitio y cómo están diseñados. Para que los edificios públicos sean lo más aptos para peatones como sea posible, deben colocarse junto a las aceras cercanas, evitar dirigir a los peatones a través de los estacionamientos, proporcionar una entrada peatonal acogedora y prominente e incorporar otras mejores prácticas para el acceso peatonal seguro.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDGS, MCPS, Planificación de Montgomery

B-4c: Revisar los requisitos mínimos de superficie para los sitios escolares a fin de facilitar que las huellas escolares más pequeñas se integren mejor en las comunidades adyacentes.

Los requisitos mínimos de superficie pueden desalentar el uso de sitios y edificios más pequeños que están incrustados dentro de vecindarios transitables a pie a favor de tramos más grandes en el borde de la comunidad que son menos propicios para caminar. La revisión de los requisitos mínimos de superficie permitiría que se consideren más parcelas de relleno transitables a pie para las escuelas, lo que haría más probable que los futuros estudiantes caminen a la escuela.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCPS

B-4d: Actualizar la Guía completa de diseño de calles a fin de incluir una superposición de corredores de tránsito para proporcionar orientación adicional basada en el contexto sobre cruces y velocidades objetivo.

Los corredores de tránsito rápido de trenes y autobuses del condado de Montgomery pasan a través de áreas urbanas y suburbanas, pero la orientación existente para calles tipo bulevar en la Guía completa de diseño de calles no recomienda velocidades objetivo adecuadas y espacio de cruce protegidos a lo largo de las vías de tránsito existentes y planificadas, las cuales son características necesarias para mejorar la seguridad peatonal,

mejorar la comodidad peatonal y acortar los viajes a pie. Dado que los corredores de tránsito como Georgia Avenue, Veirs Mill Road y University Boulevard representan el 10 % de las muertes y lesiones graves, pero solo el 1.3 % de las millas de carreteras, se necesitan cruces protegidos más frecuentes y velocidades objetivo más bajas en estas carreteras para lograr la Visión cero.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-4e: Crear una red de calles y callejones a lo largo de los corredores de tránsito con tamaños de cuadra basados en los estándares de espacio de cruce protegido en la Guía completa de diseño de calles.

Muchos de los corredores de tránsito rápido de trenes y autobuses del condado de Montgomery se caracterizan por largas cuadras y están bordeados de entradas para automóviles comerciales y residenciales. La longitud de cuadra más larga limita las opciones de enrutamiento para los peatones y los alienta a cruzar las calles en lugares inseguros porque las ubicaciones de cruce protegidas están demasiado separadas. Las entradas para automóviles crean puntos de conflicto entre automóviles y peatones. Se necesitan herramientas para reducir el tamaño de estas cuadras mediante la ampliación de la red de calles, y para consolidar y reubicar las entradas para automóviles en calles y callejones laterales.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-4f: Desarrollar e implementar un sistema integral de orientación peatonal para el condado.

Un sistema integral de orientación peatonal, una red de avisos que proporcionan la distancia y dirección a los destinos, aumentará la caminata al ayudar a los residentes, empleados y visitantes a comprender lo que se puede acceder a pie en las cercanías. El Departamento de Planificación está trabajando en un esfuerzo similar para desarrollar la orientación de ciclovías.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-4g: Hacer que las Autopistas abiertas (Open Parkways) a lo largo de Beach Drive y Sligo Creek Parkway sean permanentes.

El condado de Montgomery debe aprovechar el éxito del programa de Calles abiertas (Open Streets) tomando medidas para que sea permanente. Los senderos de Rock Creek y Sligo Creek Parkway son algunos de los más populares del condado. La apertura permanente de Beach Drive y Sligo Creek Parkway para el transporte activo proporcionará espacios más seguros, cómodos y directos para caminar y andar en bicicleta.

Precedente(s): San Francisco recientemente hizo que JFK Drive a través de Golden Gate Park no tuviera automóviles.

Objetivo(s): Red cómoda/conectada

Líder: Parques de Montgomery

B-4h: Proporcionar asientos públicos en centros de la ciudad, zonas céntricas y a lo largo de bulevares.

Para los ancianos, las personas con discapacidades y otras personas, la falta de lugares de descanso a lo largo de una ruta para caminar puede descartar el caminar como medio de transporte. Proporcionar asientos públicos en los centros de la ciudad y zonas céntricas, y a lo largo de los bulevares, hace que sea más fácil para estas personas caminar en áreas del condado con la mayor actividad peatonal. Los asientos públicos deben construirse como parte de proyectos públicos y privados.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-5: Caminos y cruces ligeros

Los peatones deben poder ver hacia dónde van cuando caminan por la noche, sentirse seguros al caminar en la oscuridad y sentirse seguros de que los conductores los verán cuando crucen las calles. Sin embargo, solo el 32 % de los residentes encuestados dicen que están satisfechos con la calidad de la iluminación superior a lo largo de los caminos y en los cruces. Las acciones clave destacan dos vías para lograr una mejor iluminación peatonal en todo el condado.

Acciones clave:

B-5a: Desarrollar estándares de iluminación para cada tipo de calle y senderos.

Mejorar la seguridad peatonal por la noche mediante el desarrollo de estándares de iluminación que requieran potencias de iluminación horizontales y verticales específicas que sean adecuadas para el contexto del uso de la tierra y la clasificación de la calle.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal y aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-5b: Actualizar la sección de iluminación del sitio del Código de zonificación para fomentar la iluminación a escala peatonal en áreas del condado adecuadas al contexto.

Si bien el alumbrado público a escala peatonal en el derecho de paso es un componente para garantizar que el ámbito peatonal esté bien iluminado, la iluminación en la propiedad privada también desempeña un papel importante en la iluminación peatonal. La actualización de los requisitos, estándares y orientación de iluminación proporcionará a los planificadores e ingenieros más herramientas para lograr niveles de iluminación adecuados en espacios peatonales.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal y aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

B-6: Sombrear los caminos peatonales

La sombra hace que caminar sea más cómodo al reducir la temperatura del aire y del suelo, hacer que una caminata sea más agradable en un día caluroso y mitigar los efectos peligrosos del cambio climático. Sin embargo, solo alrededor del 25 % de las aceras en el condado tienen sombra, y a lo largo de las carreteras más concurridas del condado, las aceras en las Áreas de enfoque en la equidad tienen menos sombra que las de otras áreas del condado. El Plan de acción climática del condado incluye una recomendación específica para retener y aumentar el dosel arbóreo. Estas

acciones clave respaldan ese objetivo al identificar enfoques para plantar más árboles a lo largo de aceras y senderos.

Solo un 39 % de los residentes encuestados están satisfechos con la cantidad de sombra proporcionada por los árboles y edificios.

Acciones clave:

B-6a: Desarrollar e implementar un plan para mejorar la sombra a lo largo de las aceras con un enfoque en agregar sombra en las Áreas de enfoque en la equidad.

Priorizar agregar sombra a lo largo de las calles de clasificaciones más altas en las Áreas de enfoque en la equidad.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA, Planificación de Montgomery

B-6b: Crear un nuevo proyecto de Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) para plantar y mantener nuevos árboles urbanos, especialmente en áreas con un dosel arbóreo deficiente.

Si bien el programa Tree Montgomery (Árboles de Montgomery) del condado y el proyecto de CIP Street Tree Preservation (Preservación de árboles urbanos) reemplazan y mantienen árboles, se debe crear un nuevo proyecto de CIP para plantar nuevos árboles urbanos.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-7: Crear más conexiones peatonales y formalizar atajos peatonales

La red de aceras, senderos y cruces de carreteras del condado debería facilitar y hacer conveniente que las personas caminen y rueden directamente entre el punto A y el punto B. Lamentablemente, esto a menudo es difícil, ya que las calles sin salida, las aceras faltantes y la mala conectividad de las calles pueden obligar a las personas a desviarse mucho para llegar a su destino. Las acciones clave ayudarán a lograr esta recomendación al planificar oportunidades futuras para la conectividad peatonal, garantizar que se construyan aceras y senderos adecuados a través del desarrollo privado y abogar por un financiamiento dedicado y mayor que se necesita para cerrar las brechas en las aceras y hacer otras conexiones peatonales importantes.

Acciones clave:

B-7a: Aumentar el financiamiento para el Programa anual de aceras y otros esfuerzos relacionados con el programa de mejora de capital para abordar aceras faltantes, rotas o deficientes y otra infraestructura.

Se necesitan fondos adicionales para abordar la gran demanda de proyectos de aceras.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado, MCDOT

B-7b: Crear un nuevo proyecto de Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) para construir, reconstruir y revestir atajos peatonales planificados en forma maestra, Conectores residenciales y otras conexiones peatonales.

Si bien los proyectos existentes del programa de mejora de capital están autorizados para construir, reconstruir y revestir atajos peatonales, en la práctica estos proyectos se utilizan para construir conexiones peatonales más sustanciales.

Por lo tanto, se necesita un programa distinto enfocado en la construcción, reconstrucción y restauración de atajos peatonales y Conectores residenciales.

Una sección separada del Plan maestro peatonal identifica muchos de estos atajos peatonales como conexiones peatonales planificadas en forma maestra para construir a través de proyectos públicos o desarrollo privado.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado, Planificación de Montgomery



Los atajos peatonales (o los caminos de elección de las personas) son caminos informales y sin pavimentar que las personas desarrollan para acortar sus viajes.

B-7c: Crear un nuevo proyecto de Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) para construir conexiones de peatones y bicicletas con el terreno de parques.

Parques de Montgomery identificará puntos de acceso adicionales y otras oportunidades en la propiedad del parque para aumentar las conexiones de peatones y bicicletas. Este proyecto de CIP proporcionaría fondos dedicados para completar proyectos que se conectan desde el terreno de parques a la red existente de peatones y bicicletas.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado, Planificación de Montgomery

B-7d: Preservar las calles planificadas y otros derechos de paso si podrían proporcionar beneficios futuros de conectividad peatonal, como atajos peatonales.

Los propietarios privados buscan regularmente el abandono de los derechos de paso adyacentes. Esta recomendación limitaría los casos en los que se deben permitir los abandonos.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT, MCDPS, Consejo del Condado



Una "calle planificada" con césped conecta dos calles entre viviendas

B-7e: Actualizar los estándares de desarrollo para exigir o incentivar nuevos desarrollos para conectarse con aceras y senderos cercanos que existan o puedan construirse en el futuro.

Los nuevos proyectos de desarrollo deben conectarse completamente con los usos existentes y futuros de la tierra en su periferia al proporcionar una red peatonal detallada. Esta red, que incluye valiosas conexiones entre parcelas, hace que los viajes de los peatones sean más fáciles, seguros y directos. Sin estas conexiones, es probable que los viajes peatonales se conviertan en viajes de vehículos motorizados o terminen sin ocurrir en absoluto.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-1f: Financiar la mejora del acceso de peatones y bicicletas a las estaciones de tránsito simultáneamente o como parte de proyectos de tránsito.

Las mejoras en el tránsito, como el transporte rápido en tren ligero o autobús, tienen el potencial de mejorar sustancialmente las opciones de transporte; sin embargo, estas inversiones deben combinarse con las mejoras en el acceso a la estación de bicicletas y peatones para lograrse por completo.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, MDOT SHA

B-8: Reducir las barreras naturales para caminar y rodar

Los parques y otros espacios verdes deben facilitar las conexiones entre las comunidades adyacentes, pero a menudo sirven como barrera para dirigir el movimiento de los peatones, lo que lleva a las personas a conducir en lugar de caminar. Las acciones clave a continuación identifican enfoques para facilitar la conexión de los vecindarios con destinos cercanos, conectar los vecindarios entre sí y fomentar más la caminata por las áreas naturales.

Acciones clave:

B-8a: Desarrollar un plan maestro de acceso a parques para identificar nuevas conexiones peatonales hacia y a través de parques.

Las conexiones peatonales directas y accesibles hacia y a través de los parques están limitadas en algunos lugares. Este plan aumentará los puntos de acceso a los parques de superficie dura para que las comunidades vecinas puedan acceder más directamente a los recursos de parques y desplazarse a través de parques para conectarse con los destinos locales.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, aumentar las tasas de caminata

Líder: Parques de Montgomery, Planificación de Montgomery

B-8b: Utilizar materiales de senderos y enfoques de construcción ambientalmente sensibles para proporcionar conexiones peatonales a través de parques.

Los parques proporcionan beneficios inconmensurables a sus comunidades circundantes, pero también pueden ser difíciles de acceder y actúan como barreras entre los vecindarios adyacentes para los peatones. Con un enfoque sensible al contexto que reconoce el importante papel que los parques pueden desempeñar en el desplazamiento peatonal, los parques pueden ser una fuerza aún mayor para conectar a las comunidades.



La pasarela metálica atraviesa el parque. Foto: Marco Specialty Steel

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, red peatonal cómoda/conectada

Líder: Parques de Montgomery, Planificación de Montgomery

B-8c: Redactar planes de conservación forestal para permitir que los caminos peatonales accesibles hagan conexiones importantes y volver a redactar los planes de conservación forestal existentes para permitir caminos que serían beneficiosos para la conectividad peatonal.

Las áreas de conservación forestal y sus restricciones sobre la perturbación pueden actuar como barreras para la conectividad peatonal, lo que conduce a viajes peatonales más tortuosos o viajes peatonales que se convierten en viajes de automóvil, en detrimento de la seguridad pública y el medioambiente. Asegurar que los peatones se desplacen a través de áreas de conservación forestal es una forma de mejorar la conectividad peatonal. Los debates deben tener lugar desde el principio cuando se desarrollan los Planes de conservación forestal para identificar las ubicaciones de los caminos y codificar su inclusión en el plan final. El personal de Planificación de Montgomery también debe trabajar para revisar los Planes de conservación forestal existentes cuando corresponda para permitir conexiones peatonales accesibles.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, aumentar las tasas de caminata

Líder: Planificación de Montgomery, Consejo del Condado, Parques de Montgomery, MD
DNR

B-8d: Exigir proyectos de desarrollo en áreas con superficies impermeables u otras limitaciones similares para priorizar la construcción de todas las aceras y ciclovías requeridas con dimensiones estándar.

En ciertas partes del condado, los proyectos de desarrollo han avanzado con redes internas de aceras en solo un lado de las calles para limitar las superficies impermeables. Esto hace que sea más difícil para los peatones desplazarse por estas comunidades y alienta la conducción para desplazamientos transitables a pie. Los caminos peatonales y las ciclovías exigidos en los planes maestros aplicables, la Guía completa de diseño de calles, el Código de zonificación y las reglamentaciones del condado deben priorizarse en todas las comunidades.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Agencia principal: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-8e: Estudiar el ajuste de las superficies impermeables en las áreas de protección especial relevantes (y otras áreas con restricciones de superficie impermeable) para tener en cuenta la permeabilidad de los caminos peatonales y ciclovías planificados.

En las Áreas de protección especial y otras áreas con reglamentaciones impermeables, las aceras y otros servicios peatonales a lo largo de las calles públicas a menudo no pueden construirse sin retirar las superficies impermeables de otras ubicaciones en la misma área general. A veces, esta solución intermedia no puede lograrse de manera factible, por lo que los servicios peatonales no se construyen. En consecuencia, sufre la conectividad peatonal en estas áreas. El Departamento de Planificación debe llevar a cabo un estudio con el MCDOT para comprender el impacto impermeable total de la infraestructura planificada para peatones y bicicletas, ajustar las superficies impermeables relevantes para tener en cuenta estos caminos y ciclovías, lo que permite construirlos en estas áreas, mientras se mantiene la calidad del agua.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT, Consejo del Condado

B-9: Facilitar la implementación de medidas para apaciguar el tránsito

La gestión de la velocidad vehicular es un elemento esencial para crear un entorno peatonal de alta calidad. Las medidas para apaciguar el tránsito deben instalarse siempre que no se cumplan

las velocidades objetivo definidas en la Guía completa de diseño de calles o los planes maestros relevantes. Las acciones clave para esta recomendación fomentan la evaluación continua del enfoque de medidas para apaciguar el tránsito del condado y una mayor dependencia del criterio de ingeniería cuando se trata de tomar decisiones sobre la instalación de medidas para apaciguar el tránsito, marcaciones de cruces peatonales y otros tratamientos.

Acciones clave:

B-9a: Evaluar el impacto de los estándares de la Guía completa de diseño de calles y los procedimientos relacionados en la implementación de medidas para apaciguar el tránsito.

La Guía completa de diseño de calles aumenta el tipo y la ubicación de la infraestructura potencial de medidas para apaciguar el tránsito en el condado de Montgomery. Dentro de los próximos dos años, realizar un estudio para comprender dónde se han instalado medidas para apaciguar el tránsito, cuánto tiempo llevó instalarlas, cómo estas mejoras reducen el riesgo de accidentes, los cambios en las velocidades de vehículos motorizados, etc., y determinar si se podrían implementar cambios para mejorar el programa.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: MCDOT

B-9b: Desenfatar los volúmenes peatonales como un factor determinante para decidir dónde se instalan las mejoras peatonales o de conectividad.

A través del proceso del Estudio de ingeniería de tránsito, los miembros de la comunidad pueden identificar problemas de seguridad y conectividad y solicitar al MCDOT que los aborde con los tratamientos adecuados. Con frecuencia, el fundamento para no instalar un tratamiento de seguridad/conectividad es que el volumen de peatones que utilizarían la mejora es demasiado bajo. Una ubicación con volúmenes peatonales bajos podría ser el resultado de muchos factores, como instalaciones peatonales inadecuadas o altas velocidades vehiculares.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Agencia principal: Planificación de Montgomery, MCDOT

B-10: Asumir el control del condado de las autopistas estatales

Montgomery Prospera 2050 prevé transformar los centros de actividades y los corredores de crecimiento en entornos multimodales seguros, cómodos e irresistibles. Sin embargo, el Análisis predictivo de seguridad descubrió que los bulevares de centros de la ciudad y los bulevares de zonas céntricas son los tipos de calle más peligrosos del condado para los peatones y deben priorizarse para las mejoras. Transferir el control de estas carreteras le brindaría al condado flexibilidad en la forma en que moderniza estas carreteras para priorizar el caminar, andar en bicicleta y el transporte público.

Acciones clave:

B-10a: Desarrollar un plan para asumir el control de las carreteras estatales en los centros de la ciudad, las zonas céntricas y a lo largo de los corredores de BRT planificados en forma maestra en el condado de Montgomery.

Las autopistas estatales representan 15 millas de carretera en los centros de la ciudad, 80 millas en las zonas céntricas y 46 millas a lo largo de corredores de BRT planificados en forma maestra en áreas suburbanas.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, aumentar las tasas de caminata, mejorar la seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: Ejecutivo del Condado, delegación estatal

B-11: Poner más baños a disposición de todos

Los baños públicos son una cuestión de equidad y calidad de vida. El acceso a las instalaciones de baños públicos puede ser un factor determinante para algunos cuando se trata de la decisión respecto a si se debe hacer un viaje y cómo hacerlo, por lo que debe haber baños disponibles adonde los peatones quieran ir. Si bien muchas tiendas ofrecen baños, el acceso a los baños no debe limitarse a aquellos que participan en actividades comerciales. Los baños públicos benefician particularmente a los peatones que son mayores, más jóvenes, están embarazadas, tienen una afección médica o no tienen vivienda. La acción clave alienta al condado a comenzar a abordar este problema.

Acciones clave:

B-11a: Desarrollar e implementar un plan para proporcionar baños públicos en todo el condado en áreas con alta actividad peatonal.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada, aumentar las tasas de caminata

Líder: Ejecutivo del Condado, Consejo del Condado

B-12: Abordar la gestión en la acera

Existe la necesidad de pensar estratégicamente en cómo se utiliza el espacio en la acera. La demanda de este espacio ha aumentado bruscamente con el aumento del uso de servicios de entrega y empresas de redes de transporte como Lyft y Uber, así como el servicio de taxi convencional y el estacionamiento en la calle. Estas demandas afectan a los peatones de diversas maneras, incluso en los cruces peatonales, que a veces son bloqueados por los camiones de reparto y los conductores de compañías de redes de transporte que cargan y descargan. La acción clave fomenta el desarrollo de un plan para gestionar este espacio de manera más eficaz.

Acciones clave:

B-12a: Desarrollar un plan de gestión en la acera y poner a prueba enfoques innovadores ante la gestión en la acera.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT



La experiencia peatonal en el condado de Montgomery puede variar en gran medida en función de cuán diligentemente se poda la vegetación, se palea la nieve y se mantienen lisas y niveladas las aceras. No es suficiente invertir en la construcción de más espacios peatonales. Esta sección establece recomendaciones que aclaran las reglamentaciones existentes y proponen cambios en la forma en que el condado y los propietarios de propiedades privadas cuidan las aceras, los caminos y otros espacios peatonales para que estas inversiones puedan proporcionar una alta calidad de servicio para todos en los años venideros.

MA-1: Reparar las aceras de manera proactiva

Las aceras en todo el condado deben mantenerse equitativamente. Actualmente, el MCDOT depende en gran medida de solicitudes a través del sistema 311 del condado para identificar aceras que requieren una reparación. Sin embargo, depender de los informes del 311 probablemente genera desigualdades, ya que las comunidades con acceso a la tecnología, tiempo disponible y confianza en el gobierno limitados tienen menos probabilidades de informar problemas. La acción clave fomenta ser más proactivo con respecto al mantenimiento de las aceras.

Acciones clave:

MA-1a: Crear un plan para inspeccionar y reparar proactivamente las aceras del condado de Montgomery de manera equitativa en todo el condado y hacer un seguimiento de la implementación.

Desarrollar un enfoque proactivo que incluya un conjunto claro de criterios sobre cuándo y cómo reparar una acera conducirá a resultados mejores y más equitativos, al tiempo que probablemente ahorrará dinero a largo plazo al abordar los problemas antes de que se vuelvan más costosos.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT

MA-2: Mantener despejadas las aceras y rampas de acera

Los espacios peatonales deben estar libres de vegetación, nieve y otros elementos que estrechen la acera y limiten la accesibilidad. Si bien el mantenimiento de las carreteras es centralizado en gran medida con los gobiernos locales y estatales, el mantenimiento de los espacios peatonales es fragmentado, y depende de los propietarios para mantener sus aceras adyacentes accesibles y en buenas condiciones. Los eventos recientes de alto perfil y trágicos sirven para destacar que este

enfoque fragmentado no solo es inequitativo, al enfatizar la primacía de viajar en vehículos motorizados sobre personas que caminan y andan en bicicleta, sino que también puede ser mortal. Estas acciones clave identifican oportunidades para abordar estas desigualdades y ayudar a los propietarios a comprender sus responsabilidades.

Acciones clave:

MA-2a: Modificar el requisito de despeje de nieve del condado de Montgomery para especificar que los propietarios deben despejar un camino de al menos 4 pies de ancho en los caminos en el derecho de paso público adyacente a su propiedad.

El Capítulo 49, Sección 17 del Código del Condado requiere que los propietarios de inmuebles despejen un camino lo suficientemente ancho para el uso seguro de peatones y sillas de ruedas. Sin embargo, la falta de un ancho de despeje de nieve especificado hace que este requisito sea difícil de hacer cumplir, así como difícil de interpretar para aquellos que no están familiarizados con los requisitos operativos de la silla de ruedas. Este es un problema de equidad porque las aceras mal paleadas pueden mantener a algunos miembros de la comunidad confinados en sus hogares, mientras que otros pueden seguir desplazándose más fácilmente sin obstáculos nevados.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: Consejo del Condado

MA-2b: Llevar a cabo actividades de difusión con los propietarios respecto a su responsabilidad de mantener las aceras libres de automóviles estacionados, receptáculos de basura, vegetación colgante, nieve y otras obstrucciones.

Los propietarios generalmente son más conscientes de los requisitos de despeje de nieve que de otras responsabilidades de mantenimiento de aceras. El Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios (Department of Housing and Community Affairs, DHCA) actualmente lleva a cabo actividades de difusión pública sobre el despeje de nieve, por lo que esta difusión debe extenderse a otros problemas de mantenimiento de aceras, como la eliminación de vegetación y la colocación de receptáculos de basura. Para aquellos miembros de la comunidad que no puedan mantener sus aceras, considerar la creación de un equipo voluntario de mantenimiento de aceras para hacerlo. Para el incumplimiento continuo documentado, considerar las medidas de cumplimiento.

Precedente(s): Washington, D.C. cuenta con un Equipo de voluntarios para la nieve.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, aumentar las tasas de caminata

Líder: DHCA

MA-2c: El despeje de nieve en las aceras a lo largo de todos los bulevares de centros de la ciudad, bulevares de zonas céntricas, calles de centros de la ciudad, calles de zonas céntricas y corredores de tránsito rápido en autobús debe ser responsabilidad del condado.

Las aceras que no están despejadas de nieve son inaccesibles para las personas con discapacidades y pueden presentar un peligro para la seguridad, especialmente en las carreteras arteriales (p. ej., para acceder a una parada de autobús, una persona podría elegir caminar en la carretera en lugar de la acera). El condado ya despeja 60 millas de aceras a lo largo de las carreteras arteriales, y la Ley de Palear Nuestras Aceras ha agregado a esta lista aceras a lo largo de 19 carreteras similares en las Áreas de énfasis en la equidad (una geografía similar a las Áreas de enfoque en la equidad).

La recomendación se basa en el compromiso del condado con la Ley de Palear Nuestras Aceras y reconoce que, incluso con la rigurosa aplicación del requisito del condado de que los propietarios despejen la nieve de las aceras dentro de las 24 horas, las aceras no despejadas dentro del período de 24 horas presentarían un peligro significativo para la seguridad. Estas aceras a lo largo de las principales carreteras son demasiado importantes para que la conectividad peatonal dependa de los propietarios individuales para asegurar que se paleen.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, aumentar la tasa de caminata, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT

MA-3: Incorporar el mantenimiento de carreteras en proyectos de servicios públicos

El trabajo de servicios públicos a menudo implica cortar la superficie de la carretera y volver a pavimentar cuando se completa el trabajo de servicios públicos. Como parte de este proceso, los trabajadores de servicios públicos tienen la oportunidad de volver a pintar las marcaciones del cruce peatonal y actualizar las marcaciones del cruce peatonal a marcaciones de alta visibilidad. Esto sería beneficioso porque no requiere la movilización del personal o contratistas del MCDOT para realizar este mantenimiento del cruce peatonal.

Acciones clave:

MA-3a: Utilizar la repavimentación después del trabajo de servicios públicos como mecanismo para actualizar los cruces peatonales a un diseño de alta visibilidad y el mantenimiento de otras marcaciones de pavimento según sea necesario.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MCDPS



El condado de Montgomery ha adoptado la Visión cero, un compromiso para eliminar lesiones graves y muertes en el sistema de transporte para el 2030. Si bien las recomendaciones relacionadas con la construcción y el mantenimiento de espacios peatonales ya resaltados también mejorarán la seguridad, las recomendaciones que siguen son cambios sistémicos en la política y programación que acelerarán la implementación de la Visión cero y asegurarán que los peatones estén seguros mientras viajan por el condado de Montgomery.

P-1: Desincentivar vehículos peligrosos

El diseño, el peso y la velocidad de los vehículos motorizados son factores críticos en la probabilidad de un accidente peatonal y su gravedad resultante. Los vehículos de hoy son significativamente más grandes que los de décadas anteriores y están diseñados con problemas de visibilidad inherentes como capós elevados, lo que crea puntos ciegos frontales masivos que ocultan a los niños y a muchos otros peatones de la vista. A medida que el aumento de masa se combina con velocidades más altas, se crea más energía y es mucho más probable que las colisiones con peatones provoquen lesiones graves o mortales. Además, el tamaño de los vehículos de emergencia, como los camiones de bomberos, suele ser un factor limitante para lograr diseños seguros para las calles. Estas acciones clave identifican enfoques para mitigar estos problemas de seguridad peatonal y reducir las barreras del rediseño de las calles para ayudar a lograr la Visión cero.

Acciones clave:

P-1a: Asegurar que los vehículos del condado y de las agencias públicas sean seguros para los peatones.

Si bien cambiar las decisiones de compra de vehículos para el público en general es un desafío mayor, el condado, M-NCPPC, MCPS y otras agencias públicas tienen un mayor control sobre la adquisición de sus propios vehículos. El Plan de acción climática del condado recomienda la electrificación completa de las flotas del condado y las agencias públicas. En la medida de lo posible y cuando corresponda, estas mismas flotas deben estar compuestas por vehículos más pequeños con mayor visibilidad peatonal. Si bien una función laboral específica puede requerir un vehículo que tenga problemas de visibilidad peatonal identificados, en general, las agencias públicas deben utilizar los procesos de adquisición como la compra de vehículos como una oportunidad para mejorar la seguridad.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Ejecutivo del Condado, Parques de Montgomery, MCPS, MCDGS

P-1b: Los vehículos del condado y de agencias públicas deben tener reguladores de velocidad instalados para asegurar que sus conductores cumplan con el límite de velocidad.

El condado y las agencias públicas deben dar el ejemplo cuando se trata de conducir de manera segura al establecer un límite superior para la velocidad de los vehículos con tecnologías de regulador de velocidad.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Ejecutivo del Condado, Parques de Montgomery, MCPS, MCDGS

P-1c: Desarrollar una estrategia para comprar vehículos de emergencia que puedan navegar por calles más estrechas y radios de acera más estrechos mientras se mantienen los estándares de desempeño adecuados.

El tamaño y el diseño de los vehículos de bomberos y de emergencia a menudo dictan el diseño de la calle en detrimento de la seguridad y comodidad peatonal; estos vehículos requieren calles más anchas y dimensiones de radios de acera más grandes que otros vehículos. Las calles más anchas aumentan la exposición de los peatones al tráfico al cruzar la calle, y los radios de acera más grandes permiten a los vehículos hacer giros más rápidos, lo que da como resultado una colocación menos conveniente y menos directa de la rampa de acera y reduce la capacidad de los automovilistas para ver a los peatones cruzando la calle. Otras comunidades de todo el país y del mundo han creado flotas de vehículos de emergencia que pueden operar en calles más estrechas y hacer giros más estrechos que la flota del condado de Montgomery.

Precedente(s): El Departamento de Bomberos de Los Ángeles compró su primer camión de bomberos eléctrico, el Rosenbauer RTX, en el 2022. Es más silencioso, más estrecho y tiene un radio de giro más ajustado que otros camiones de bomberos. San Francisco ha estado comprando camiones de bomberos más pequeños para apoyar los esfuerzos de seguridad peatonal desde el 2017.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Servicio de bomberos y rescate

P-1d: Desarrollar legislación para crear una nueva clase de licencia de conducir comercial requerida para operar vehículos con problemas identificados de seguridad y visibilidad



Un camión y su punto ciego delantero. Gráfico: Informes del consumidor

peatonal.

Cuando existen puntos ciegos, qué tan alto y pesado es un vehículo, cuánto mide el capó y qué tan ancho es el vehículo contribuyen a cuán bien los conductores pueden ver a los peatones, qué tan rápido pueden desacelerar los vehículos y cuánto daño pueden causar a un peatón (u otro usuario de la carretera) en caso de un accidente. Los conductores de este tipo de vehículos se beneficiarían de una mayor educación y capacitación, pero generalmente no se requiere una licencia de conducir comercial en Maryland para vehículos de menos de 26,000 libras (un tráiler). Exigir una licencia especializada y educación asociada para operar estos vehículos más peligrosos mejorará la seguridad peatonal en todo el estado porque los conductores tendrán capacitación específica sobre cómo operar vehículos grandes de manera segura.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

P-1e: Desarrollar legislación para mejorar el proceso de renovación de la licencia de conducir mediante la implementación de un requisito de examen de conocimientos.

Con el tiempo, cambian las reglas y reglamentaciones que rigen el sistema de transporte, y se implementan nuevos métodos de trazado de líneas, carteles, instalaciones y señalización de carreteras. Sin embargo, a menos que una licencia de conducir de Maryland

haya vencido durante un año o más, no hay ningún requisito de volver a realizar los exámenes de habilidades de conducción o conocimientos al momento de la renovación de la licencia. Un requisito de examen de conocimientos, con la opción de volver a realizarlo tantas veces como sea necesario para aprobarlo, proporcionaría la oportunidad de poner al día a los conductores sobre los cambios en el sistema de transporte y las leyes y reglamentaciones relevantes desde su última renovación de licencia entre cinco y ocho años antes. Esto daría como resultado una mejor conducción y una mayor seguridad para todos los usuarios de carreteras. Se deben hacer esfuerzos para asegurar que este nuevo requisito no suponga una carga indebida para la Administración de Vehículos Motorizados.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Delegación estatal

P-2: Mejorar y ampliar los cruces protegidos

La Guía completa de diseño de calles completas recientemente aprobada recomienda el máximo espacio de cruce protegido para cada tipo de calle en el condado. Sin embargo, muchas calles no cumplen con estas recomendaciones, lo que resulta en una alta frecuencia de cruces inseguros. Proporcionar un espacio de cruce protegido que sea coherente con la Guía completa de diseño de calles y actualizar los cruces protegidos existentes mejorará la seguridad y satisfacción peatonal al reducir el cruce de mitad de cuadra fuera de los cruces peatonales, separar mejor a los peatones y conductores, reducir el retraso peatonal, crear rutas peatonales más directas y proporcionar más espacios para detener el cruce medio entre las direcciones de tráfico. Las acciones clave abordan la falta de cruces protegidos e identifican cambios de señalización que mejorarían la comodidad peatonal.

Acciones clave:

P-2a: Desarrollar una metodología para identificar y priorizar la implementación de nuevos cruces protegidos en ubicaciones a mitad de cuadra o no controladas en función de las características de la carretera, las velocidades y los volúmenes de vehículos motorizados, la proximidad a las paradas de autobús, la proximidad a los atractores peatonales, incluidos los parques, el historial de accidentes peatonales y otros criterios relevantes.

La necesidad de nuevos cruces protegidos en ciertas ubicaciones a mitad de cuadra y no controladas se destaca en el Informe de condiciones existentes, que encontró que el 16 % de los accidentes peatonales graves y mortales ocurren en intersecciones no controladas y el 37 % de los accidentes peatonales graves y mortales ocurren a mitad de cuadra. Dado

que la cantidad de cruces protegidos debe aumentarse sustancialmente para cumplir con la Guía completa de diseño de calles, existe la necesidad de priorizar qué ubicaciones deben abordarse primero.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MDOT SHA

P-2b: Establecer estándares para la distancia entre las paradas de autobús y el cruce protegido más cercano para alentar a los peatones a cruzar la calle en lugares seguros.

Al subir a un autobús o bajarse de este, los pasajeros generalmente deben cruzar una calle. La ubicación de paradas de autobús a una corta distancia de cruces protegidos alentará a los peatones a cruzar la calle en lugares más seguros. Por lo general, estos estándares deben conducir a una mayor construcción de cruces protegidos (con algunas excepciones en las que la consolidación de las paradas de autobús puede tener sentido para fines operativos).

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MDOT SHA, WMATA

P-2c: Hacer que el no girar en rojo (No Turn on Red, NTOR) sea la opción predeterminada en centros de la ciudad y zonas céntricas, y evaluarlo en otros lugares según el caso. Hacer cumplir la opción de NTOR utilizando enfoques de cumplimiento automatizados.

Las políticas de no girar a la derecha en rojo

tienen como objetivo reducir las colas y la congestión de vehículos motorizados, y aumentar la satisfacción del conductor. Sin embargo, crean seguridad y comodidad para los peatones que cruzan la calle, especialmente para los más vulnerables. Existen problemas de seguridad porque los conductores pueden mirar hacia la izquierda para evitar vehículos que se aproximan y es posible que no vean peatones en el cruce peatonal. Además, si bien los peatones avistados



Un aviso junto a un semáforo indica que ningún vehículo puede girar a la derecha con una luz roja entre las 7 a.m. y las 7 p.m.

pueden navegar alrededor de los conductores que ingresan al espacio para peatones a medida que los peatones cruzan legalmente, los peatones con visión deficiente o nula tendrán más dificultad. En consecuencia, el 80 % de los encuestados no está satisfecho con los conductores que atraviesan el cruce peatonal en el Informe de condiciones existentes. Por lo tanto, en áreas del condado con mayor actividad peatonal, como los centros de la ciudad y las zonas céntricas, la opción de no girar en rojo debe ser la predeterminada. En otras partes del condado, la opción de NTOR debe evaluarse según el caso.

Precedente(s): Washington, D.C. finalizó la opción de Girar a la derecha en rojo en 100 ubicaciones en el 2019.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, MDOT SHA

P-2d: Priorizar los cruces peatonales utilizando prioridades de paso para peatones (o prioridades de paso directos) en intersecciones señalizadas a lo largo de bulevares de centros de la ciudad, calles de centros de la ciudad, bulevares de zonas céntricas y calles de zonas céntricas. En cualquier otro lugar, implementar LPI a una cierta distancia de escuelas, parques y centros comunitarios a lo largo de esas carreteras.

Las prioridades de paso para peatones (Leading Pedestrian Interval, LPI) son una contramedida comprobada de la Administración Federal de Carreteras que brinda a los peatones la oportunidad de establecerse en el cruce peatonal antes de los vehículos que giran, de este modo volviéndose más visibles y limitando el potencial de conflicto. Proporcionar LPI cerca de ubicaciones con poblaciones más vulnerables y en áreas con mayor actividad peatonal mejorará la seguridad.

Precedente(s): Más del 30 % de las señales de tránsito de Seattle tienen una prioridad de paso para peatones. Recientemente identificaron una reducción del 50 % en colisiones peatonales con giro y una reducción del 35 % en colisiones con lesiones graves y mortales en ubicaciones con LPI. Las LPI también son un tratamiento común en Washington, D.C.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal



Los peatones comienzan a cruzar la calle mientras que los automóviles adyacentes tienen una señal roja.

Líder: MCDOT, MDOT SHA

P-2e: Reducir los tiempos de espera peatonales mediante el desarrollo de una política sobre las duraciones del ciclo de señal de tránsito objetivo y máximas por tipo de calle.

Las duraciones del ciclo de señal más largas dan como resultado un mayor retraso peatonal, el incumplimiento de las señales y hacen que el desplazamiento peatonal sea menos conveniente. En consecuencia, la satisfacción con el tiempo de espera de la señal peatonal es del 44 % en todo el condado. Establecer duraciones del ciclo de señal objetivo por función de calle y contexto de uso de la tierra se adaptará de manera más segura y eficiente a los peatones.

Precedente(s): Seattle estableció duraciones del ciclo de señal máximas y objetivo para diferentes tipos de calles. Londres está trabajando activamente para acortar los ciclos de señal a fin de reducir el retraso peatonal con el objetivo de “ahorrarle tiempo a los peatones”.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: MCDOT

P-2f: Actualizar la Guía completa de diseño de calles y las Reglamentaciones ejecutivas para hacer que los refugios peatonales promedio sean una alta prioridad para las intersecciones con seis o más carriles, incluidos los carriles de paso, carriles de giro y carriles auxiliares.

Solo el 16 % de los cruces peatonales a través de seis o más carriles en el condado tienen un refugio promedio, un lugar para pararse de manera segura entre las direcciones del tráfico, y en consecuencia, la satisfacción con los lugares para detenerse a mitad de camino mientras se cruza una calle es del 33 % en todo el condado. Instalar más refugios mejoraría la seguridad al permitir que los peatones decidan cruzar solo una dirección de tránsito a la vez.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MDOT SHA

P-3: Diseñar estacionamientos seguros para peatones

El diseño del estacionamiento debe separar a los peatones de los vehículos motorizados tanto como sea posible y reducir los puntos de conflicto entre peatones y vehículos motorizados. Sin embargo, los estacionamientos en el condado de Montgomery generalmente no priorizan una experiencia peatonal segura y desalientan el acceso peatonal. La acción clave ayudará a asegurar que los estacionamientos en desarrollo nuevo estén diseñados de acuerdo con las mejores prácticas para peatones.

El 10 % de los accidentes graves y mortales que involucran a peatones ocurren en los estacionamientos.

Acciones clave:

P-3a: Desarrollar estándares de diseño de estacionamientos que mejoren la seguridad y reduzcan los conflictos entre peatones y vehículos motorizados.

También se recomiendan actualizaciones a la orientación de diseño de estacionamientos del condado en el Plan de Visión Cero de 2030 para los años fiscales 2022 y 2023. Los estándares de diseño guiarían el desarrollo de estacionamientos públicos y privados nuevos y modernizados, proporcionando apoyo adicional a los esfuerzos del personal para garantizar la seguridad del estacionamiento.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT, MCDPS

P-4: Priorizar proyectos de seguridad vial impulsados por datos

Un enfoque impulsado por datos para abordar la seguridad peatonal es un componente fundamental de la Visión cero, lo que permite que las jurisdicciones sean proactivas en lugar de reactivas ante los problemas sistémicos. La acción clave identifica un enfoque de vanguardia para identificar dónde invertir en mejoras de seguridad.

Acciones clave:

P-4a: Utilizar el Análisis de seguridad predictivo de Planificación de Montgomery como la herramienta principal para priorizar las mejoras de seguridad.

El Análisis de seguridad predictivo de Planificación de Montgomery es un enfoque impulsado por datos que busca abordar proactivamente los riesgos de accidentes en todo el condado. Estima la cantidad esperada de accidentes en un segmento o intersección de carretera determinados en función de los atributos y el contexto de esa ubicación. Este análisis luego permite al condado priorizar dónde y cómo invertir de manera más eficaz en

mejoras de seguridad a través de proyectos de capital, aprobaciones de desarrollo y planificación maestra.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery

P-5: Educar y alentar a los peatones de todas las edades a caminar de manera segura

Para crear un condado de Montgomery apto para peatones, es esencial que los miembros de la comunidad de todas las edades comprendan cómo desplazarse a pie o con ruedas de manera segura y que reciban apoyo para hacerlo. Las acciones clave apuntan a identificar nuevos lugares y agencias para llevar a cabo programas de educación y apoyo.

Acciones clave:

P-5a: Llevar a cabo programas educativos de seguridad para peatones y bicicletas en asociación con agencias como Bibliotecas públicas del condado de Montgomery, Escuelas públicas del condado de Montgomery y Recreación del condado de Montgomery.

Colaborar con otras agencias en la educación sobre la seguridad peatonal permitiría al condado de Montgomery educar a nuevas audiencias sobre la seguridad peatonal.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, MCPL, MCR, MCPS

P-5b: Cambiar los elementos de programación y educación del Programa de Rutas seguras a la escuela (Safe Routes to School, SRTS) del condado a Escuelas públicas del condado de Montgomery y crear iniciativas de SRTS, incluida la educación para peatones/bicicletas, en escuelas individuales.

Alentar y apoyar a los estudiantes que caminan a la escuela puede ser llevado a cabo de la manera más eficaz por MCPS. El sistema de escuelas públicas del condado de Montgomery es tan grande que un programa exitoso de Rutas seguras a la escuela requiere mayores niveles de personal y una atención más cercana. Crear iniciativas de Rutas seguras a la escuela en las escuelas de MCPS utilizando maestros-coordinadores y padres voluntarios, junto con recomendaciones complementarias para alentar la caminata, pondrá a las MCPS en la mejor posición para aumentar la cantidad de estudiantes que caminan.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCPS, MCDOT

P-6: Hacer que la caminata a la escuela sea más segura y directa

Los estudiantes del condado de Montgomery deben poder caminar a la escuela de manera segura y directa. Sin embargo, en muchas partes del condado, las Escuelas públicas del condado de Montgomery proporcionan servicios de autobús a los estudiantes a una distancia transitable a pie porque el distrito escolar ha identificado la ruta peatonal como demasiado peligrosa. Las acciones clave que siguen están dirigidas a mejoras de seguridad a una corta distancia de la escuela.

Acciones clave:

P-6a: Priorizar ubicaciones para guardias de cruce escolares adicionales y abogar por fondos



Los guardias de cruce guían a los estudiantes a través de Veirs Mill Road

adicionales.

Aumentar la cantidad de lugares de cruce con guardias de cruce permitiría que más estudiantes caminen a la escuela y reduciría los peligros de transporte, así mejorando la salud y seguridad de los estudiantes, mientras se reducen las millas recorridas por vehículos y los costos operativos del distrito escolar.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal y aumentar las tasas de caminata

Líder: MCPS

P-6b: Financiar autobuses de caminata escolares para reducir la necesidad de autobuses escolares motorizados.

Un autobús de caminata escolar es un grupo de estudiantes que caminan hacia/desde la escuela con la orientación de adultos. Ayudan a los estudiantes a llegar a la escuela de la misma manera que los autobuses escolares, pero de una manera más activa, independiente y saludable. El financiamiento podría utilizarse para incentivar la participación, proporcionar materiales promocionales y otro apoyo general. El éxito de este esfuerzo se mediría por la cantidad de estudiantes que caminan a la escuela como parte de los autobuses de caminata escolares y la reducción de los autobuses escolares convencionales necesarios para transportar a los niños a la escuela.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCPS

P-6c: Desarrollar e implementar calles escolares, cierres parciales de carreteras inmediatamente adyacentes a las escuelas durante la llegada y la salida, en varias escuelas como piloto.

Un programa de calles escolares reduciría la probabilidad de que los estudiantes se lesionen por automóviles en su caminata hacia o desde la escuela al eliminar el espacio con la mayor cantidad de puntos de conflicto peatonal: el área inmediatamente alrededor de una escuela durante la recogida/entrega de estudiantes. Si bien no es necesariamente apropiado en todas las escuelas, MCPS debe trabajar con el MCDOT para explorar varios sitios piloto en escuelas de todo el condado antes de, en última instancia, ampliar el programa a todo el condado. Las calles



Un letrero anuncia las restricciones de conducir por una calle junto a una escuela. Foto: Wikimedia/Secretlondon

escolares pueden variar según el contexto, pero los elementos principales son los cierres de calles de llegada y salida escolar para todos menos los peatones, ciclistas, vehículos de emergencia y vehículos de los residentes locales.

Precedente(s): Las calles escolares son comunes en Londres y otras partes del Reino Unido.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal y aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, MCPS

P-6d: Desarrollar e implementar un plan de gestión de la demanda de transporte en todo el condado para escuelas que aborde todos los desplazamientos relacionados con la escuela, incluidos los desplazamientos de estudiantes, padres y miembros del personal.

Las inquietudes sobre el tráfico relacionado con las escuelas pueden limitar la capacidad del condado para ampliar las escuelas existentes o construir nuevas escuelas en los sitios de los vecindarios existentes. Una forma de abordar estas inquietudes es a través del desarrollo y la implementación de un plan de gestión de la demanda de transporte que desaliente los desplazamientos en un automóvil privado y aliente el uso de modos más seguros y sostenibles, incluida la caminata por parte de todos los usuarios de las instalaciones de MCPS, incluidos maestros, administradores, personal, estudiantes y residentes locales. Ya existen planes similares para las escuelas privadas.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCPS, MCDOT

P-7: Gestión del acceso a direcciones

En las calles no residenciales, las interrupciones en las aceras deben limitarse ya que las entradas para automóviles y otras rampas de acera crean puntos de conflicto entre vehículos motorizados y peatones.

La satisfacción de los peatones con la frecuencia con la que las entradas para automóviles cruzan la acera es del 31 %.

Acciones clave:

P-7a: Implementar las recomendaciones en el Estudio de gestión del acceso.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

Líder: Planificación de Montgomery, MCDOT

AMPLIAR EL ACCESO



El entorno peatonal se ha construido de una manera que puede dificultar o hacer imposible que algunos miembros de la comunidad caminen o rueden. Los peatones con discapacidades en el condado de Montgomery están un 10 % menos satisfechos con la experiencia peatonal que los peatones en general, especialmente fuera de las áreas urbanas. Estas recomendaciones tienen como objetivo hacer que el sistema peatonal sea más accesible para todos los peatones, ya sea que caminen o rueden.

EA-1: Reducir los peligros de tropiezo

Las aceras y los senderos deben ser suaves y cómodos para todos los usuarios. Ya sea que caminen o rueden, una acera o un sendero irregular puede hacer que caminar sea incómodo e inseguro. Las acciones clave que siguen identifican formas de crear y mantener superficies más suaves para caminar y rodar.

Acciones clave:

EA-1a: Priorizar la reparación de aceras de ladrillo que presenten desafíos de accesibilidad identificados. Exigir que las aceras de ladrillo nuevas o rehabilitadas se construyan utilizando materiales antideslizantes y con patrones, espaciado y métodos de instalación diseñados para minimizar las perturbaciones para vehículos con ruedas.

Los ladrillos y adoquines son superficies desafiantes para caminar o rodar si están mal mantenidos. Abordar estos problemas de accesibilidad reparando estas aceras con material similar en consonancia con las mejores prácticas y luego asegurando la accesibilidad continua es esencial para el uso continuo de ladrillos y otros tratamientos de pavimentación que no sean de concreto.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, aumentar las tasas de caminata

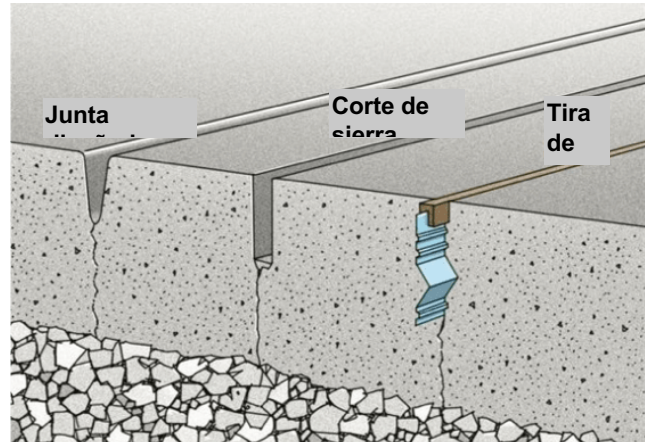
Líder: MCDOT, MDOT SHA, Planificación de Montgomery



Ampliar el acceso

EA-1b: Juntas de acera con corte de sierra para minimizar las vibraciones de los peatones que usan dispositivos de movilidad o empujan cochecitos.

Las juntas de acera son necesarias para permitir que las aceras se expandan y contraigan con el tiempo de manera controlada. Sin embargo, las juntas diseñadas tradicionales pueden afectar a los peatones que usan dispositivos de movilidad y empujan cochecitos. Una junta con corte de sierra proporciona la menor perturbación para los usuarios de aceras con ruedas.



Las juntas diseñadas son menos limpias y un poco más anchas que las juntas con corte de sierra. Foto: StrongholdFloors

Precedente(s): Las juntas de contracción con corte de sierra son necesarias cuando una acera es un sendero para bicicletas designado o compartido en Portland, Oregon.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, aumentar las tasas de caminata

Líder: MCDOT, MDOT SHA, Planificación de Montgomery, MCDPS

EA-1c: Fortalecer las reglamentaciones existentes y el proceso de permisos para asegurar que los cortes de servicios públicos en aceras y cruces legales se reparen de manera rápida y adecuada.

Los parches temporales y el mal trabajo de reparación crean peligros de tropiezo y otros desafíos de accesibilidad. Mejorar la velocidad con la que estos cortes de servicios públicos se reparan con éxito mejorará la accesibilidad.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada



Un corte de servicios públicos mal rellenado en la acera. Calzado para fines de escala.

Líder: MCDOT, MCDPS

EA-2: Eliminar las obstrucciones de la acera

No debe haber postes u otros objetos que obstruyan la acera. Estas acciones clave identifican formas de eliminar las obstrucciones existentes y minimizar la cantidad de obstrucciones en el futuro.

Acciones clave:

EA-2a: Identificar y reubicar las obstrucciones verticales permanentes (como los postes de servicios públicos) que dan lugar a anchos de zonas despejadas para peatones que no cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA).

Las obstrucciones verticales presentan problemas de accesibilidad al estrechar las aceras, lo que limita el acceso igualitario al sistema de transporte. Al mismo tiempo, puede ser muy costoso moverlas. Para abordar este desafío, es importante priorizar la reubicación de obstrucciones verticales que presenten la mayor barrera para el desplazamiento peatonal y luego reubicarlas sistemáticamente con el tiempo. Esto se puede lograr de dos maneras: 1) Crear un proyecto de programa de mejora de capital para abordar las ubicaciones de mayor prioridad y 2) Incentivar o requerir el soterramiento o la reubicación de servicios públicos como parte de las aplicaciones de desarrollo actualizando las reglamentaciones de zonificación o utilizando otras herramientas.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, mejorar la seguridad peatonal

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery, MDOT SHA, PEPCO, compañías de telecomunicaciones

EA-2b: Mover las cajas de servicios públicos existentes y los gabinetes de control de señales de tránsito fuera de la acera hacia la protección de la calle o bajo tierra. Asegurar que las nuevas cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito no estén instalados en la acera.

En todo el condado de Montgomery, las cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito se instalan con frecuencia en la acera, lo que reduce el espacio disponible para el desplazamiento peatonal, especialmente en las intersecciones. Estas obstrucciones pueden ser particularmente desafiantes para los peatones con discapacidades visuales o de movilidad. Mover las cajas de servicios públicos y los gabinetes de control de señales de tránsito a la protección de la calle mejorará la calidad de la experiencia peatonal.

Nota: Si bien la Recomendación EA-2a se centra en asegurar los requisitos mínimos de la ADA, esta recomendación tiene como objetivo crear una experiencia de mayor calidad.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Planificación de Montgomery, MDOT SHA, PEPCO, compañías de telecomunicaciones



Gabinete de control de señales de tránsito en la acera en el centro de Silver Spring.

EA-2c: Desarrollar reglamentaciones para robots autónomos y otros dispositivos similares que utilizan el espacio peatonal.

Los robots de entrega y otros vehículos similares que operan en las aceras pueden crear desafíos de accesibilidad al bloquear las aceras. Su uso y comportamiento deben regularse para eliminar estos desafíos.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT

EA-2d: Ampliar los corrales de estacionamiento en la calle para vehículos sin plataforma en áreas de alto uso y coordinar con los operadores a fin de proporcionar incentivos para alentar su uso.

Los vehículos sin plataforma a menudo se dejan en el medio de la acera, donde pueden representar peligros de tropiezo para peatones, especialmente peatones mayores y peatones con discapacidades visuales. Un corral es un lugar en la calle donde las bicicletas, los monopatines y otros dispositivos similares pueden estacionarse de manera segura. Proporcionar más lugares para estacionar estos vehículos fuera de la zona despejada para peatones es clave para aprovechar los beneficios de movilidad que estos dispositivos proporcionan mientras se mitigan algunos de los desafíos de accesibilidad que presentan.



Monopatines que bloquean la acera

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT

EA-3: Proporcionar a los peatones más tiempo para cruzar la calle

Los peatones deben estar seguros de que pueden cruzar la calle en el tiempo de caminata asignado. Sin embargo, los peatones mayores, los peatones más jóvenes y los peatones con discapacidades de movilidad a menudo caminan o ruedan más lento que la población en su conjunto. En algunos lugares, es posible que estos peatones no tengan tiempo suficiente para cruzar la calle de manera segura, lo que conduce a una experiencia estresante que los pone en conflicto con los vehículos motorizados y puede provocar interacciones potencialmente peligrosas o menos desplazamientos peatonales. Estas acciones clave identifican cambios en las políticas que proporcionarían más tiempo para que los peatones crucen la calle.

Acciones clave:

EA-3a: Bajar el estándar de velocidad de caminata peatonal en intersecciones señalizadas frecuentadas por peatones mayores, peatones más jóvenes y peatones con discapacidades.

Se utiliza una velocidad de caminata peatonal supuesta para calcular cuánto tiempo se necesita para que los peatones crucen la calle. La velocidad de caminata peatonal máxima

actual es de 3.5 pies por segundo en el Manual de dispositivos uniformes de control de tránsito de Maryland, pero el condado utiliza una velocidad de caminata más lenta en ciertas situaciones. El condado debe usar una velocidad de caminata peatonal de 2.5 pies por segundo para calcular el tiempo de cruce peatonal en lugares frecuentados por peatones mayores, peatones más jóvenes y peatones con discapacidades.

Precedente(s): Seattle reduce la velocidad de caminata supuesta a 2.5 pies por segundo en ciertas circunstancias.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT. MDOT SHA

EA-3b: Excluir el intervalo de protección de la señal de cruce peatonal al calcular los tiempos de despeje peatonal de modo que los peatones tengan más tiempo para cruzar la calle de manera segura.

El Manual de dispositivos uniformes de control de tránsito de Maryland (Maryland Manual of Uniform Traffic Control Devices, MdMUTCD) requiere que “se muestre un intervalo de protección que consista en una indicación de señal de MANO ELEVADA (que simbolice NO CAMINAR) durante al menos tres segundos antes de la liberación de cualquier movimiento vehicular conflictivo”. El MdMUTCD también proporciona una opción para usar el intervalo de protección al calcular los tiempos de despeje peatonal, lo que puede conducir a un tiempo de cruce insuficiente para peatones más lentos.

Para ilustrar los beneficios de este cambio de política para excluir el intervalo de protección, considere un cruce de 42'. Dicho cruce requeriría un tiempo de despeje peatonal mínimo de 12 segundos basado en el estándar de velocidad de caminata máxima de 3.5 pies por segundo establecido en el MdMUTCD ($42 \div 3.5 = 12$). Si se incorpora la protección mínima de tres segundos en el cálculo del tiempo de despeje peatonal, significa que una persona que camina a un ritmo de 3.5 pies por segundo y deja la acera o el arcén al final de la indicación de la PERSONA QUE CAMINA recibiría la indicación de señal constante de MANO ELEVADA (que simboliza NO CAMINAR) cuando aún está a 10.5' de distancia de la acera opuesta y la alcanzaría justo cuando se libera el tráfico opuesto. Si la protección de amortiguación no se incluye en el cálculo, significa que la misma persona puede recorrer toda la longitud del cruce peatonal antes de recibir la indicación de señal constante de MANO ELEVADA (que simboliza NO CAMINAR).

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal, red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA

EA-4: Hacer que las señales peatonales sean más accesibles

Las señales peatonales accesibles (Accessible Pedestrian Signal, APS) cumplen varios fines en el condado de Montgomery, incluida la activación de una señal de caminata y la provisión de información a peatones ciegos/de poca visión para ayudarlos a cruzar calles de manera segura. Las acciones clave destacan oportunidades para mejorar el funcionamiento de estas valiosas herramientas.

Acciones clave:

EA-4a: Identificar y modificar las señales peatonales accesibles o los botones peatonales en el condado que están mal instalados o son inaccesibles para los usuarios de sillas de ruedas.

Las APS proporcionan muchos beneficios a los peatones que se desplazan por el condado de Montgomery, pero en muchos casos no están instaladas correctamente.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA

EA-4b: Asegurar que cada botón peatonal tenga una luz que informe a los peatones cuando se haya activado la fase peatonal.

Actualmente, muchas señales de tránsito en el condado de Montgomery no proporcionan retroalimentación a los peatones de que se ha accionado el botón. Proporcionar una luz de confirmación reduce la confusión respecto a si los peatones tendrán una fase de cruce al confirmar que se ha realizado una solicitud para una fase peatonal, lo que reduce la probabilidad de que los peatones crucen la calle sin la señal peatonal.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MDOT SHA



Este peatón no puede alcanzar una señal peatonal accesible en el centro de Silver Spring porque el botón está ubicado en una superficie elevada que su silla de ruedas no puede navegar.

EA-4c: Para ubicaciones con señales peatonales accesibles (Accessible Pedestrian Signal, APS) donde cada ciclo de señal tiene una fase peatonal, proporcionar señalización de que no es necesario presionar el botón para cruzar la calle.

Los peatones a menudo llegan a una intersección sin estar seguros de si necesitan presionar el botón para activar una fase de cruce peatonal. Para las ubicaciones donde se proporciona una fase peatonal en cada ciclo, informar a los peatones que no hay necesidad de presionar el botón facilita la experiencia del peatón y aumenta la confianza en las señales peatonales en general.

Precedente(s): En San Francisco, las APS en lugares donde siempre hay una señal peatonal dicen “Solo mensaje accesible” para que las personas sepan que no necesitan presionar para cruzar de manera segura.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, MDOT SHA



Una señal peatonal accesible dice "Solo mensaje accesible" y tiene una luz de confirmación. Foto: SFMTA

EA-5: Mejorar la orientación para peatones con visión deficiente o nula

Debe ser fácil desplazarse por el condado de Montgomery con visión deficiente o nula. Sin embargo, los mandados de rutina de hoy en día pueden requerir la memorización de cuántos pasos se requieren entre dos lugares, la construcción de mapas mentales que conectan destinos y el estrés debido a desvíos de construcción y otras obstrucciones. Estas acciones clave simplifican los desplazamientos al proporcionar orientación direccional en consonancia con las mejores prácticas



Ejemplo de un indicador táctil de superficie para caminar (Tactile Walking Surface Indicator, TWSI) utilizado en el condado de Montgomery para dirigir a las personas con discapacidades visuales a una parada de autobús flotante.

internacionales y educación de apoyo para aquellos con visión deficiente o nula que aprenden a desplazarse de manera independiente.

Acciones clave:

EA-5a: Desarrollar estándares sobre el uso de indicadores táctiles de superficie para caminar en las redes peatonales y de tránsito.

Muchos países han adoptado indicadores táctiles de superficie para caminar (tactile walk surface indicators, TWSI) para ayudar a los peatones con discapacidades visuales a navegar por el entorno construido. Los TWSI (incluidas las cúpulas truncadas que se encuentran en las rampas de acera) pueden tener una variedad de patrones táctiles diferentes, que se aplican a la superficie de paso de una ruta de acceso peatonal para ayudar a los peatones con discapacidades visuales a identificar peligros, evitar obstáculos, seguir un camino accesible, encontrar cruces peatonales y servicios, y distinguir entre instalaciones paralelas para peatones y bicicletas.

Una red integral de TWSI permitiría a los peatones con discapacidades visuales navegar de manera más segura y directa, aumentando la confianza en la orientación y permitiendo la finalización exitosa de una gama más amplia de viajes.

Precedente(s): Los tratamientos táctiles son estándar en muchas partes del mundo, incluidos Australia, Nueva Zelanda y Japón, entre otros. El condado de Montgomery ha utilizado estos tratamientos a lo largo y a través de carriles separados para bicicletas, pero hay más oportunidades para su uso en otros lugares de la red peatonal.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MDOT SHA, Planificación de Montgomery, WMATA

EA-5b: Proporcionar sesiones de capacitación en viajes para especialistas en orientación y movilidad subsidiadas para aquellos que no puedan pagarlas.

La asistencia para la orientación y la capacitación en viajes de movilidad ayuda a las personas con discapacidades a aprender a navegar por su entorno para que puedan hacer mandados diarios y mantener su independencia. Se necesita capacitación de viajes subsidiada para que los obstáculos financieros no limiten la capacidad de una persona para aprender a moverse por su comunidad.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: Ejecutivo del condado

EA-6: Brindar más oportunidades para experiencias accesibles en los parques

Los senderos de los parques en todo el condado deben ser accesibles para tantas personas como sea posible. En los últimos 10 años, Parques de Montgomery ha progresado significativamente en hacer que los parques sean más accesibles para las personas con discapacidades, incluida la instalación de pasarelas accesibles, equipos de ejercicio y muebles de sitios como bancos, bebederos y otros servicios. Las acciones clave identifican formas adicionales en que Parques de Montgomery puede aprovechar estos éxitos de accesibilidad.

Acciones clave:

EA-6a: Crear un marco para la accesibilidad a los senderos de superficie natural para garantizar que tantos senderos de superficie natural como sea posible sean accesibles para las personas con discapacidades.

El marco aclarará los detalles sobre las características de la superficie del sendero, el ancho, el grado y la pendiente transversal, y categorizará los senderos de superficie natural existentes en función de sus atributos. Con el tiempo, Parques de Montgomery trabajará para mejorar los senderos menos accesibles para que sean más accesibles.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, aumentar las tasas de caminata

Líder: Parques de Montgomery

EA-6b: Desarrollar senderos sensoriales accesibles en parques de todo el condado de Montgomery.

Los senderos sensoriales accesibles son senderos diseñados para brindar acceso a la naturaleza a todos, incluidas las personas con visión deficiente o nula, discapacidades emocionales e intelectuales, y usuarios de sillas de ruedas. Generalmente incluyen diferentes actividades diseñadas para fomentar la interacción con la naturaleza, así como carteles interpretativos en letra grande y Braille.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: Parques de Montgomery

EA-7: Superar los requisitos de accesibilidad existentes

Si bien los requisitos de accesibilidad existentes, como el Código de accesibilidad de Maryland (Maryland Accessibility Code, MAC), se centran en abordar las barreras para las personas con discapacidades de movilidad, hay poca o ninguna orientación para el diseño de edificios y espacios

que se adapten a las personas con discapacidades de la visión, auditivas, cognitivas u otros tipos de discapacidades.

Acciones clave:

EA-7a: Modificar el Código del Condado y las reglamentaciones asociadas para incluir requisitos de accesibilidad adicionales que aborden las barreras para viajar hacia y a través de todos los edificios comerciales, residenciales e institucionales para personas con discapacidades visuales, auditivas, cognitivas y de otro tipo.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: Planificación de Montgomery, MCDPS, Consejo del Condado

EA-8: Regular los espacios compartidos

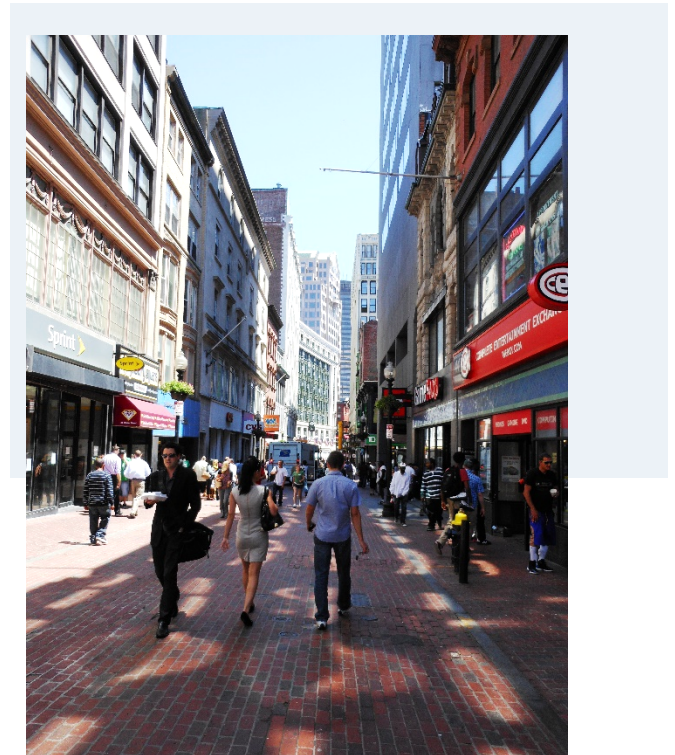
Los espacios compartidos donde las personas que utilizan diferentes modos de desplazamiento se entremezclan pueden aumentar la vitalidad de las comunidades al fomentar la actividad de los peatones y permitir la reinención de espacios cívicos importantes.

Al mismo tiempo, es necesario que estos espacios estén mejor regulados para garantizar que los peatones, y especialmente los peatones con discapacidades, puedan viajar de manera segura y directa entre los puntos A y B. Estas acciones clave identifican dos formas de mejorar estos espacios a través de cambios en la ley y el desarrollo de reglamentaciones.

Acciones clave:

EA-8a: Buscar una modificación al Código de Maryland que aclare que los conductores, ciclistas y conductores de monopatín deben ceder el derecho de paso a los peatones en calles compartidas y que los conductores también deben ceder el paso a los ciclistas y conductores de monopatín.

El condado de Montgomery está buscando calles compartidas en múltiples ubicaciones, pero un peatón chocado por un conductor o ciclista en una ubicación sin intersección en una calle compartida sería culpable en virtud de la ley actual. Como el usuario más



Personas caminando en medio de una calle compartida con automóviles en el fondo. Foto: Toole Design Group

vulnerable en un entorno de calle compartida, los peatones deben tener el derecho de paso en estas calles, seguido de ciclistas y usuarios de monopatín.

Objetivo(s): Mejorar la seguridad peatonal

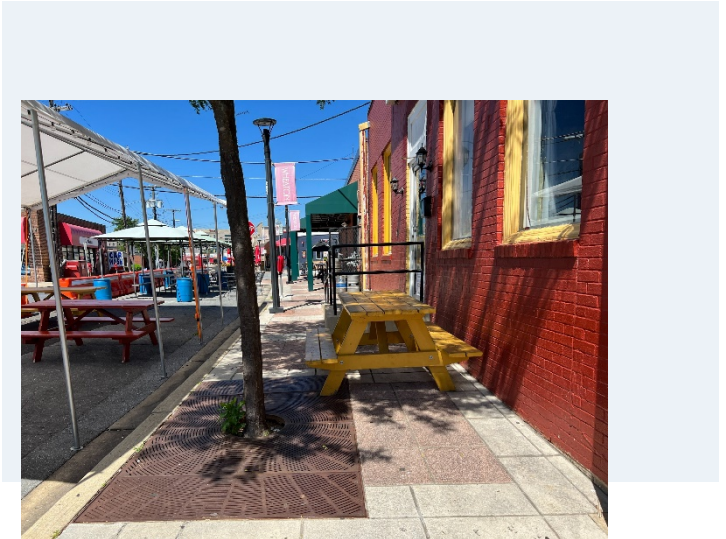
Líder: Delegación estatal

EA-8b: Desarrollar una orientación de restaurantes al aire libre que identifique las ubicaciones adecuadas, los requisitos de asientos, los requisitos de accesibilidad y otros problemas. Realizar inspecciones periódicas para verificar el cumplimiento de esta orientación.

Los restaurantes al aire libre (asientos para restaurantes que se extienden a la calle) se suman a la vitalidad del espacio público del condado de Montgomery y benefician a las empresas locales, pero su diseño puede crear desafíos para los peatones con discapacidades. La orientación debe ayudar a formalizar los restaurantes al aire libre que existen hoy en día y crear un camino para que se creen más restaurantes al aire libre en el futuro, garantizando que se priorice la accesibilidad para el acceso a los asientos de restaurantes al aire libre en sí y para los peatones que se desplazan a través del área de restaurantes al aire libre hacia otro destino. El Plan de acción de la Visión cero de 2030 incluye una recomendación similar.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MCDPS, Planificación de Montgomery



El espacio peatonal es inaccesible por una mesa y un árbol.

EA-9: Hacer que las zonas de trabajo sean más accesibles

El trabajo de construcción debe minimizar las obstrucciones a las rutas peatonales accesibles y, cuando las obstrucciones sean inevitables, se deben proporcionar alternativas accesibles, como aceras temporales y pasarelas cubiertas. En algunos casos, los contratistas colocan carteles y otros equipos en la ruta peatonal accesible. Los contratistas deben estar mejor capacitados en los requisitos de desvío de construcción accesibles.

Acciones clave:

EA-9a: Exigir a cualquier persona que trabaje en el derecho de paso público que realice la capacitación de la ADA y mantenga la certificación de la ADA. Implementar sanciones por el incumplimiento observado de la ADA durante la construcción o el mantenimiento que se desvíe de lo que se aprobó en los permisos de derecho de paso. Los permisos de derecho de paso aprobados deben ser de fácil acceso para que los miembros del público puedan comprender lo que se ha aprobado.

Precedente(s): El DOT de Minnesota tiene un curso de certificación de la ADA.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: MCDOT, MCDPS



Las recomendaciones de monitoreo hacen un seguimiento del progreso del condado en el logro de las metas y los objetivos del Plan maestro peatonal e identifican oportunidades para mejorar la calidad de los datos recopilados en todo el condado para que las decisiones sobre la priorización y el financiamiento del proyecto puedan ser más equitativas.

MO-1: Hacer un seguimiento de la implementación del Plan maestro peatonal

El Plan maestro peatonal contiene medidas de desempeño para comprender mejor el progreso hacia el logro de los objetivos del plan a lo largo del tiempo. Un informe de monitoreo bienal permitiría a los planificadores, funcionarios electos y miembros del público hacer un seguimiento del progreso en la implementación del Plan maestro peatonal y ayudar a guiar las prioridades futuras. Junto con el Informe de monitoreo bienal del plan maestro de bicicletas, el Informe de monitoreo bienal del Plan maestro peatonal se fusionaría con el Informe de monitoreo de viajes del Departamento de Planificación para presentar una revisión integral de las condiciones de transporte en el condado.

Acciones clave:

MO-1a: Desarrollar un Informe de monitoreo bienal del Plan maestro peatonal.

Crear un informe de monitoreo que sea revisado por la Junta de Planificación y el Comité de Transporte y Medioambiente (Transportation and Environmental, T&E) del Consejo del Condado en otoño de años impares para influir en el presupuesto de capital del condado.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal, la red peatonal equitativa y justa

Líder: Planificación de Montgomery

MO-1b: Realizar una encuesta bienal de peatones y bicicletas

Realizar una encuesta integral de peatones y bicicletas cada dos años para comprender mejor los efectos de la implementación del Plan maestro peatonal. Los datos recopilados incluirán las métricas de satisfacción, el propósito del viaje, la distancia promedio recorrida y otros. Los resultados de la encuesta se incorporarán en el Informe de monitoreo bienal.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata, red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal, la red peatonal equitativa y justa

Líder: Planificación de Montgomery

MO-1c: Realizar un recuento de viajes estudiantiles anualmente.

El Recuento de viajes estudiantiles de MCPS de 2019 es una herramienta invaluable para aumentar la comprensión de los patrones de viajes estudiantiles. Llevar a cabo este recuento de viajes anualmente permitirá a los legisladores comprender mejor los cambios en el comportamiento de viaje de los estudiantes que pueden resultar de las mejoras en la infraestructura, la programación y la política peatonal.

Objetivo(s): Aumentar las tasas de caminata

Líder: MCPS, Planificación de Montgomery

MO-1d: Desarrollar un panel público que muestre la cobertura de la acera y otras métricas peatonales.

Un panel actualizado regularmente proporcionaría transparencia en la implementación del Plan maestro peatonal. El panel incluiría datos sobre los cambios en el Nivel de comodidad peatonal con el tiempo, la conectividad peatonal cómoda, los accidentes, las aceras construidas y otras métricas para proporcionar a los miembros del público información sobre el estado de la actividad e infraestructura peatonal.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa, red peatonal cómoda/conectada

Líder: Planificación de Montgomery

MO-2: Realizar una revisión de equidad peatonal del 311

Las inquietudes de seguridad y equidad peatonal deben abordarse de manera equitativa. Sin embargo, los estudios en otras comunidades han demostrado que la dependencia excesiva de los informes del 311 para informar las mejoras de seguridad conduce a resultados desiguales porque los residentes en algunas comunidades tienen menos probabilidades de usar el 311 debido a problemas tecnológicos, falta de tiempo, desconfianza en el gobierno y otras barreras. La acción clave identifica un camino a seguir para mejorar la equidad.

Acciones clave:

MO-2a: Llevar a cabo un estudio para determinar cómo se distribuyen los informes de inquietudes de seguridad y accesibilidad peatonal del 311 en todo el condado y si la dependencia del 311 conduce a resultados desiguales.

Objetivo(s): Red peatonal equitativa y justa

Líder: Ejecutivo del condado



Lograr la visión del Plan maestro peatonal requerirá recursos que excedan el gasto actual en esfuerzos de seguridad y peatones. Durante décadas, el condado ha invertido mucho en la expansión de carreteras, pero las inversiones en caminos y cruces peatonales no han mantenido el ritmo. Las siguientes recomendaciones identifican fuentes de ingresos adicionales para respaldar el compromiso del condado de mejorar las condiciones peatonales.

F-1: Identificar nuevas fuentes de ingresos para financiar mejoras peatonales

Se necesitan más ingresos para poder avanzar más rápido en el manejo del déficit de infraestructura peatonal del condado. Las acciones clave para esta recomendación incluyen el cambio de fondos de otras prioridades a esfuerzos peatonales y el desarrollo de fuentes creativas de ingresos.

Acciones clave:

F-1a: Cotizar los espacios de estacionamiento en las instalaciones operadas por el condado a tarifas de mercado y usar los ingresos netos para financiar proyectos de seguridad, bicicletas y peatones en la comunidad circundante.

Cobrar tarifas de mercado por el estacionamiento reduce la propiedad de automóviles/conducción, reduce las millas recorridas por el vehículo y ayuda a lograr los objetivos climáticos. Los ingresos de las tarifas de estacionamiento pueden ayudar a financiar la infraestructura peatonal cerca de donde se encuentran las instalaciones de estacionamiento, lo que proporciona beneficios directos a la comunidad que hacen que caminar sea más fácil y seguro.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada

Líder: MCDOT, Consejo del Condado

F-1b: Implementar un impuesto no regresivo para financiar mejoras de seguridad y peatones.

No hay fondos suficientes para abordar las deficiencias en la red peatonal en todo el condado. Una fuente de financiamiento adicional permitiría que se completen más proyectos rápidamente sin desviar el financiamiento de otras prioridades. Si bien existen muchas opciones impositivas potenciales, estas incluyen un impuesto sobre la propiedad solo para las propiedades tasadas por encima de un determinado monto; un impuesto sobre la propiedad que solo se aplica a las propiedades que cambian de manos después de

que se crea el impuesto; un impuesto de registro; un impuesto sobre la propiedad del vehículo sobre vehículos por encima de un determinado valor; y un impuesto sobre la renta sobre los asalariados que ganan más de un determinado monto.

Precedente(s): Seattle tiene un impuesto de transporte aprobado por los votantes que se basan en los impuestos sobre la propiedad.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: Consejo del Condado

F-1c: Desarrollar un plan para aumentar las multas de cumplimiento de tránsito automatizado para que coincidan con las de las jurisdicciones vecinas y utilizar los ingresos para financiar mejoras de seguridad.

Existe un nexo entre los comportamientos de conducción inseguros y la mejora de la calidad del entorno de peatones/bicicletas. El uso de los ingresos del cumplimiento de tránsito automatizado como una forma de financiar proyectos de transporte activo mejora la seguridad para todos los usuarios de carreteras y, al mismo tiempo, hace que los modos que no son de automóviles sean más atractivos para los conductores.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: Ejecutivo del condado

F-1d: Desarrollar la legislación para vincular las tarifas de registro de vehículos con el diseño seguro del vehículo.

Como se describe en la Recomendación P-1, el diseño del vehículo está estrechamente conectado con la seguridad peatonal. Reconociendo que la reglamentación del diseño de vehículos es un asunto federal, el estado debe desarrollar una legislación para contar con tarifas de registro más bajas para los vehículos que son más seguros para los peatones y tarifas más altas para los vehículos que son más peligrosos para los peatones. El aumento neto en las tarifas de inscripción podría financiar proyectos adicionales para peatones y bicicletas en todo el estado.

Precedente(s): Washington, D.C. está a punto de aumentar las tarifas de registro para vehículos que pesen más de 6,000 libras.

Objetivo(s): Red peatonal cómoda/conectada, mejorar la seguridad peatonal,

Líder: Delegación estatal



Recomendaciones por objetivo

N.º de recomendación	Objetivo 1: Tasas y satisfacción	Objetivo 2: Comodidad	Objetivo 3: Seguridad	Objetivo 4: Equidad
Construir				
B-1a		X	X	X
B-1b		X	X	
B-1c	X	X		
B-1d		X		
B-1e		X		
B-1f		X		
B-2a		X		X
B-2b		X		X
B-3a			X	X
B-3b			X	X
B-3c			X	X
B-3d		X	X	X
B-4a	X	X		
B-4b	X			
B-4c	X			
B-4d		X	X	
B-4e		X	X	
B-4f	X			
B-4g		X		
B-4h	X	X		X
B-5a	X		X	
B-5b	X		X	
B-6a		X		X
B-6b		X		X
B-7a		X		
B-7b		X		
B-7c		X		
B-7d		X		
B-7e		X		
B-7f	X	X		

N.º de recomendación	Objetivo 1: Tasas y satisfacción	Objetivo 2: Comodidad	Objetivo 3: Seguridad	Objetivo 4: Equidad
B-8a	X	X		
B-8b	X	X		
B-8c	X	X		
B-8d		X		
B-8e		X		
B-9a		X	X	
B-9b		X		
B-10a	X	X	X	X
B-11a	X	X		X
B-12a			X	
Mantener				
MA-1a		X		X
MA-2a				X
MA-2b	X			X
MA-2c	X		X	X
MA-3a		X		
Proteger				
P-1a			X	
P-1b			X	
P-1c			X	
P-1d			X	
P-1e			X	
P-2a		X	X	
P-2b		X	X	
P-2c			X	
P-2d			X	
P-2e		X	X	
P-2f		X	X	
P-3a			X	
P-4a			X	
P-5a			X	
P-5b	X		X	
P-6a	X		X	

N.º de recomendación	Objetivo 1: Tasas y satisfacción	Objetivo 2: Comodidad	Objetivo 3: Seguridad	Objetivo 4: Equidad
P-6b	X			
P-6c	X		X	
P6-d	X			
P-7a		X		
Ampliar el acceso				
EA-1a	X			X
EA-1b	X			X
EA-1c		X		X
EA-2a			X	X
EA-2b		X		X
EA-2c				X
EA-2d			X	X
EA-3a			X	X
EA-3b			X	X
EA-4a				X
EA-4b		X		
EA-4c		X		
EA-5a				X
EA-5b				X
EA-6a	X			X
EA-6b				X
EA-7a				X
EA-8a		X		
EA-8b				X
EA-9a				X
Monitorear				
MO-1a	X	X	X	X
MO-1b	X	X	X	X
MO-1c	X			
MO-1d		X		X
MO-2a				X
Financiar				
F-1a		X		

N.º de recomendación	Objetivo 1: Tasas y satisfacción	Objetivo 2: Comodidad	Objetivo 3: Seguridad	Objetivo 4: Equidad
F-1b		X	X	
F-1c		X	X	
F-1d		X	X	

Recomendaciones de la agencia

N.º de recomendación	MCDOT	MDOT SHA	MCDPS	MCPS	Planificación de	Parques de Montgomery	Servicios públicos	Ejecutivo del condado	Consejo del Condado	Delegación estatal	WMATA	MCPL	MCR	MCDGS	MD DNR	MCDHCA	MCFRS
Construir																	
B-1a	X																
B-1b	X					X											
B-1c				X	X									X			
B-1d	X				X												
B-1e	X					X											
B-1f								X									
B-2a	X	X															
B-2b	X	X															
B-3a	X	X															
B-3b	X																
B-3c	X	X															
B-3d	X	X															
B-4a					X												
B-4b				X	X									X			
B-4c				X													
B-4d	X				X												
B-4e	X				X												
B-4f	X				X												
B-4g						X											
B-4h	X				X												
B-5a	X				X												
B-5b	X				X												
B-6a	X	X			X												
B-6b	X							X	X								
B-7a	X							X	X								
B-7b	X				X			X	X								
B-7c	X					X		X	X								

N.º de recomendación	MCDOT	MDOT SHA	MCDPS	MCPS	Planificación de	Parques de Montgomery	Servicios públicos	Ejecutivo del condado	Consejo del Condado	Delegación estatal	WMATA	MCPL	MCR	MCDGS	MD DNR	MCDHCA	MCFRS
B-7d	X		X		X				X								
B-7e	X				X												
B-7f	X	X															
B-8a					X	X											
B-8b					X	X											
B-8c					X	X			X						X		
B-8d	X				X												
B-8e	X				X				X								
B-9a	X																
B-9b	X				X												
B-10a								X		X							
B-11a								X	X								
B-12a	X				X												
Mantener																	
MA-1a	X																
MA-2a									X								
MA-2b																X	
MA-2c	X																
MA-3a	X			X													
Proteger																	
P-1a				X		X		X						X			
P-1b				X		X		X						X			
P-1c																	X
P-1d										X							
P-1e										X							
P-2a	X	X															
P-2b	X	X									X						
P-2c	X	X															
P-2d	X	X															

N.º de recomendación	MCDOT	MDOT SHA	MCDPS	MCPS	Planificación de	Parques de Montgomery	Servicios públicos	Ejecutivo del condado	Consejo del Condado	Delegación estatal	WMATA	MCPL	MCR	MCDGS	MD DNR	MCDHCA	MCFRS
P-2e	X																
P-2f	X	X															
P-3a	X	X	X														
P-4a	X				X												
P-5a	X			X							X	X					
P-5b	X			X													
P-6a				X													
P-6b				X													
P-6c	X			X													
P-6d	X			X													
P-7a	X				X												
Ampliar el acceso																	
EA-1a	X	X			X												
EA-1b	X	X	X		X												
EA-1c	X		X														
EA-2a	X	X			X		X										
EA-2b	X	X			X		X										
EA-2c	X																
EA-2d	X																
EA-3a	X	X															
EA-3b	X	X															
EA-4a	X	X															
EA-4b	X	X															
EA-4c	X	X															
EA-5a	X	X			X						X						
EA-5b								X									
EA-6a						X											
EA-6b						X											
EA-7a			X		X				X								

N.º de recomendación	MCDOT	MDOT SHA	MCDPS	MCPS	Planificación de	Parques de Montgomery	Servicios públicos	Ejecutivo del condado	Consejo del Condado	Delegación estatal	WMATA	MCPL	MCR	MCDGS	MD DNR	MCDHCA	MCFRS
EA-8a										X							
EA-8b	X		X		X												
EA-9a	X		X														
Monitorear																	
MO-1a					X												
MO-1b					X												
MO-1c			X	X													
MO-1d				X													
MO-2a								X									
Financiar																	
F-1a	X								X								
F-1b									X								
F-1c								X									
F-1d										X							



Abandono: Una enmienda a una plataforma de subdivisión que libera el derecho de paso del uso público futuro.

Estudio de gestión de acceso: Un estudio para coordinar la regulación y el diseño del acceso entre las carreteras y el desarrollo de tierras para mejorar sistemáticamente la seguridad y la eficiencia del traslado de personas y bienes, al tiempo que se reducen los conflictos entre todos los modos de transporte que usan y cruzan la carretera, incluidos automóviles, vehículos pesados, el transporte público, las bicicletas y los peatones.

Carteles de acceso para peatones (Accessible Pedestrian Signals, APS): Dispositivos que comunican información sobre los intervalos de CAMINAR y NO CAMINAR en intersecciones señalizadas y cruces a mitad de cuadra en formatos no visuales a los peatones que son ciegos o que tienen visión deficiente.

Accesibilidad: Las personas con una discapacidad tienen la oportunidad de adquirir información, participar en interacciones y disfrutar de servicios con una cantidad de tiempo y esfuerzo similar a las personas sin una discapacidad.

- **Pautas de accesibilidad de la ADA:** Estándares de accesibilidad emitidos en virtud de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) que se aplican a lugares de alojamiento público, instalaciones comerciales e instalaciones del gobierno estatal y local en nuevas construcciones, alteraciones y adiciones.
- **Normas de accesibilidad de la Ley de Barreras Arquitectónicas:** Requisitos federales para garantizar que los edificios y las instalaciones sean accesibles y utilizables por personas con discapacidades.
- **Código de accesibilidad de Maryland:** La sección (Capítulo 09.12.53) del código de Maryland que establece la accesibilidad y facilidad de uso de edificios e instalaciones por parte de personas con discapacidades.
- **Pautas de accesibilidad de derechos de paso públicos (Public Rights-of-Way Accessibility Guidelines, PROWAG):** Un conjunto preliminar de pautas que abordará el acceso a aceras y calles, cruces peatonales, rampas de acera, señales para peatones, estacionamiento en la calle y otros componentes de los derechos de paso públicos.

Programa anual de aceras: El programa de financiación del condado de Montgomery para modernizar aceras en carreteras donde no ha existido ninguna anteriormente. Los proyectos del Programa anual de aceras derivan de las solicitudes de los residentes y se instalan sin la

orientación de un ingeniero. Obtenga más información en:

<https://www.montgomerycountymd.gov/dot-dte/sidewalk/>

Cumplimiento de tránsito automatizado: Infraestructura que involucra cámaras de video y otros sensores utilizados para controlar la velocidad y otras infracciones de seguridad del tránsito de manera imparcial.

Transporte rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT):: Un sistema de transporte basado en autobuses de alta calidad y alta capacidad que ofrece un servicio de transporte rápido, cómodo, confiable y rentable.

Programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP): Una declaración integral de seis años sobre los objetivos de los programas de capital con estimaciones de costos y cronogramas de construcción propuestos para proyectos específicos. El Ejecutivo del Condado presenta el CIP propuesto del Condado de Montgomery al Consejo del Condado cada dos años y, por lo general, se presenta una enmienda general en los años no consecutivos. Consulte el Programa de mejoras de capital del condado de Montgomery en montgomerycountymd.gov/omb/.

Guía completa de diseño de calles (Complete Streets Design Guide, CSDG): Una guía para diseñar, operar y mantener calles a fin de proporcionar alojamiento seguro para todos los usuarios, incluidas las personas que caminan, andan en bicicleta, usan el transporte público y conducen vehículos motorizados. Obtenga más información en:

montgomeryplanning.org/planning/transportation/complete-streets/

Corral: Un espacio dentro o fuera de la calle designado para estacionar dispositivos de micromovilidad como bicicletas y monopatines.

Punto de conflicto: Ubicaciones donde los vehículos motorizados, peatones y bicicletas cruzan caminos.

Código del condado: La recopilación de leyes escritas del condado de Montgomery se encuentra en: codelibrary.amlegal.com/codes/montgomerycounty/

- **Capítulo 49 (Código de carreteras):** La sección del código del condado de Montgomery que aborda los estándares de diseño de carreteras.
- **Capítulo 59 (Código de zonificación):** La sección del código del condado de Montgomery que aborda lo que se puede construir sobre una parcela de tierra en particular.

Lugares de cruce:

- **Cruce a mitad de cuadra:** Un cruce marcado ubicado entre dos cruces.

- **Cruce controlado:** Lugares donde las aceras o las pasarelas designadas cruzan una carretera en un lugar donde hay control de tráfico (señal de tránsito o señal de ALTO).
- **Cruzamiento no controlado:** Lugares donde las aceras o las pasarelas designadas cruzan una carretera en un lugar donde no hay control de tráfico (señal de tránsito o señal de ALTO).
- **Cruce protegido:** Un cruce diseñado para mejorar la seguridad y comodidad de peatones y ciclistas que cruzan la calle con dispositivos de control de tránsito, como señales de tránsito completas y Balizas híbridas peatonales, que prohíben los giros a la izquierda conflictivos y los movimientos de paso vehicular.

Plan de gestión en la acera: Un plan que guía el uso del espacio a lo largo de la acera de la calle, incluyendo la carga y descarga de pasajeros y carga, el estacionamiento de vehículos motorizados y bicicletas, extensiones de acera, restaurantes al aire libre, etc.

Vehículo sin plataforma: Un vehículo de movilidad compartida que está disponible para el público para alquilar en un espacio público, no requiere instalaciones especializadas de equipos que no sean el vehículo en sí, y puede ubicarse y desbloquearse mediante una aplicación para teléfonos inteligentes o ingresando manualmente el número de cuenta de un cliente.

Servidumbre: Un acuerdo contractual para obtener el uso temporal o permanente de, y/o el acceso a través de, una propiedad.

Área de enfoque en la equidad (Equity Focus Area, EFA): Las áreas de enfoque en la equidad (Equity Focus Areas, EFA) son partes del condado de Montgomery que se caracterizan por altas concentraciones de personas de color de bajos ingresos que también pueden hablar inglés no muy bien. Obtenga más información en: montgomeryplanning.org/planning/equity-agenda-for-planning/the-equity-focus-areas-analysis/

Plan de conservación forestal: Un documento que describe las estrategias específicas para retener, proteger y reforestar o forestar áreas en un sitio, de conformidad con la Ley de Conservación Forestal de Maryland de 1991. Los Planes de conservación forestal son aprobados por la Junta de Planificación con condiciones que son vinculantes para el desarrollo público y privado aplicable, y ciertas actividades perturbadoras de la tierra. Obtenga más información en: montgomeryplanning.org/development/development-applications/forest-conservation-plan/

Superficie impermeable: Cualquier superficie que evite o impida significativamente la infiltración de agua en el suelo subyacente, lo que incluye cualquier estructura, edificio, patio, plataforma, acera, grava compactada, pavimento, asfalto, concreto, piedra, ladrillo, azulejo, piscina y césped artificial.

Prioridad de paso para peatones (Leading Pedestrian Interval, LPI): Un enfoque de señalización de tránsito que permite a los peatones o ciclistas ingresar a la intersección antes de que los vehículos se desplazan en la misma dirección.

Cruce marcado: Marcaciones de pavimento que indican la ubicación preferida para que los peatones crucen la calle y ayudan a los automovilistas a identificar áreas para estar atentos a los peatones. Los cruces peatonales marcados pueden estar ubicados en intersecciones o ubicaciones a mitad de cuadra.

- **Cruce estilo escalera:** Un tipo de cruce peatonal marcado de alta visibilidad que utiliza marcaciones de pavimento paralelas y perpendiculares a la trayectoria de desplazamiento del vehículo motorizado.
- **Cruce estilo continental:** Un tipo de cruce peatonal marcado de alta visibilidad que utiliza marcaciones de pavimento paralelas a la trayectoria de desplazamiento del vehículo motorizado.
- **Cruce de alta visibilidad:** un tipo de cruce marcado que utiliza marcaciones de pavimento mejoradas para mejorar la visibilidad de los peatones para los automovilistas que se acercan.
- **Línea de borde transversal:** Marcaciones de cruces peatonales perpendiculares a la trayectoria de desplazamiento del vehículo motorizado que indican la ubicación preferida para que los peatones crucen la calle.

Manual de dispositivos uniformes para el control del tránsito de Maryland (Maryland Manual of Uniform Traffic Control Devices, MdMUTCD): El documento combinado del conjunto nacional de normas y orientación sobre dispositivos de control de tránsito promulgado por la reglamentación de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) el 16 de diciembre de 2009 y el Suplemento de Maryland del MUTCD.

Plan maestro: Enmiendas integrales al Plan General para el distrito regional de Maryland-Washington (“Sobre plataformas y corredores”) que proporcionan recomendaciones detalladas y específicas sobre el uso de la tierra y la zonificación para áreas específicas del condado. También abordan el transporte, el entorno natural, el diseño urbano, los recursos históricos, las instalaciones públicas y las técnicas de implementación.

Conector residencial: Senderos cortos que proporcionan una conexión crítica en la red residencial de caminata y ciclismo. Crean atajos y, a menudo, evitan o minimizan la cantidad de viajes a lo largo de las calles de mayor estrés.

Calle planificada: Un derecho de paso público dedicado para una carretera o calle que no se ha construido.

Detección pasiva: Un medio para detectar la presencia de peatones en un estado estacionario o en movimiento en la acera o en un cruce peatonal por medios distintos de los que requieren el accionamiento físico del peatón.

Zona despejada de peatones: La parte principal de la acera que está destinada a estar libre de paisajismo, muebles de calle, estructuras o muebles.

Configuración de la fase de cruce peatonal: En las intersecciones señalizadas, las fases peatonales pueden configurarse como modo memoria o de accionamiento por botón.

- **Rellamada peatonal:** Función de señal de tránsito en la que la fase de cruce peatonal se activa automáticamente, sin necesidad de presionar un botón para solicitar el derecho de paso.
- **Accionamiento por botón:** Función de señal de tránsito en la que la fase de cruce peatonal se activa manualmente presionando un botón para solicitar el derecho de paso.

Nivel de comodidad peatonal (Pedestrian Level of Comfort, PLOC): Una metodología que captura lo cómodo que es caminar y rodar en diferentes condiciones en el condado de Montgomery. Obtenga más información aquí: mcatlas.org/pedplan/

Intervalo de despeje peatonal: El tiempo de despeje peatonal está destinado a permitir que los peatones que comenzaron a cruzar durante el intervalo de caminata completen su cruce.

Análisis de seguridad predictivo: Estudio de Planificación de Montgomery que calcula la cantidad esperada de accidentes en un segmento o intersección de carretera determinados en función de los atributos y el contexto de esa ubicación. Este análisis luego permite al condado priorizar dónde y cómo invertir de manera más eficaz en mejoras de seguridad a través de proyectos de capital, aprobaciones de desarrollo y planificación maestra. Obtenga más información en: montgomeryplanning.org/planning/transportation/vision-zero/predictive-safety-analysis/

Cruce elevado: Cruces elevados que abarcan todo el ancho de la carretera, a menudo ubicados en lugares de cruce a mitad de cuadra.

Derecho de paso (Right-of-Way, ROW): Una franja de tierra destinada al uso público. Un derecho de paso público está ocupado o destinado a estar ocupado por una carretera, una pista de bicicletas, una acera, un sendero o una instalación de tránsito, así como cualquier instalación auxiliar, como desagües pluviales e instalaciones de gestión de aguas pluviales. Los servicios públicos, como las líneas de transmisión eléctrica, las líneas telefónicas, las líneas de televisión por cable, la red de gas, la red de agua y las alcantarillas sanitarias, pueden estar permitidos en el derecho de paso público. Un derecho de paso público puede obtenerse mediante dedicación como parte del proceso de desarrollo o ser adquirido en su totalidad o en parte por una agencia pública.

Gire a la derecha en rojo (Right Turn on Red, RTOR): Principio de ley que permite que los vehículos en un semáforo que muestra una señal roja giren en la dirección del tráfico más cercano a ellos cuando el camino está despejado, sin tener que esperar una señal verde.

Rutas seguras a la escuela (Safe Routes to School, SRTS): Programas que tienen como objetivo hacer que sea más seguro para los estudiantes caminar y andar en bicicleta hasta la escuela y alentar una mayor cantidad de caminata y ciclismo donde la seguridad no sea una barrera.

Regulador de velocidad: Dispositivo instalado en un vehículo para limitar la velocidad máxima que el vehículo puede alcanzar.

Área de protección especial (Special Protection Area, SPA): Un área geográfica donde los recursos hídricos existentes y las características ambientales relacionadas son de alta calidad o inusualmente sensibles, y los usos propuestos de la tierra amenazarían la calidad o preservación de esos recursos si se requieren medidas especiales de protección de la calidad del agua, estrechamente coordinadas con los controles de uso de la tierra, para evitar que los usos propuestos de la tierra amenacen la calidad o preservación de esos recursos. Las SPA son designadas por el Consejo del Condado en virtud de la Sección 19-62(a) del Código del condado de Montgomery. Obtenga más información en:

montgomeryplanning.org/planning/environment/water-and-wetlands/special-protection-areas/

Restaurantes al aire libre: Un concepto de restaurante para crear asientos adicionales al aire libre, especialmente mediante el uso de cierres temporales de calles.

Recuento de viajes estudiantiles: Una encuesta rápida en clase que proporciona información valiosa sobre los patrones de desplazamiento estudiantil, incluido el modo de transporte de llegada y salida.

Medidas para apaciguar el tránsito: Cambios físicos en una calle o carretera utilizados para mejorar la seguridad al disminuir la velocidad y el volumen del tráfico. Los métodos para apaciguar el tránsito incluyen círculos de tránsito, bandas de frenado y extensiones de acera.

Visión cero: Una estrategia para eliminar todas las muertes de tránsito y lesiones graves, mientras se aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos.

Plan de la Visión cero de 2030: El plan de actividades del condado de Montgomery para eliminar todas las muertes de tránsito y lesiones graves para el 2030, disponible aquí:

<https://www.montgomerycountymd.gov/visionzero/>.