

Candidato/a (partido político): **David Fiske (D)**

Distrito: **Dranesville**

1) Mejorar el transporte público

El transporte público es la columna vertebral de un sistema de transporte sostenible y equitativo y de una economía próspera, y el condado de Fairfax tiene planes admirables para expandir su red de autobuses de tránsito rápido (BRT) para garantizar un servicio rápido, frecuente y confiable para los residentes. Si bien la cantidad de pasajeros del transporte público en algunos sistemas se ha visto afectada por la pandemia con viajes de viaje reducidos debido al aumento del teletrabajo, el transporte sigue siendo clave para los trabajadores esenciales y para apoyar comunidades compactas y transitables.

1a) ¿Apoya una mayor financiación para el transporte público para abordar los déficits presupuestarios y realizar mejoras para servir mejor a los pasajeros?

Sí No

1b) ¿Cuál es su experiencia en transporte público? ¿Qué ideas tiene para mejorar el transporte público en el condado de Fairfax?

Durante varios años viajé en metro todos los días desde la estación Greenbelt en Maryland hasta la estación Crystal City en Arlington. En ese momento, la Línea Amarilla no llegaba hasta Greenbelt, por lo que había una transferencia en cada dirección. Más tarde, mi esposa y yo vivíamos en Crystal City con un solo automóvil, que ella generalmente conducía al trabajo todos los días, haciéndome caminar o tomar el transporte público. Mi experiencia fue que estos modos de transporte eran relativamente lentos pero confiables a través del Distrito y dentro de Arlington. A menudo no estaban disponibles o no eran prácticos para las necesidades comerciales en otras partes de la región.

Desde que nos mudamos a McLean, a veces tomo el metro para ir al distrito, pero a menudo es más económico y económico conducir. La falta de estacionamiento a lo largo de Silver Line hace que sea difícil tomarla en McLean. Las estaciones de la Línea Naranja tienen más estacionamiento pero están apartadas.

El acceso al autobús público no es posible en muchos vecindarios de Dranesville. El condado debería considerar invertir más en opciones de primera/última milla que conecten los vecindarios con la red de transporte principal. Estas opciones podrían incluir vehículos más pequeños que puedan ingresar más fácilmente a las calles más pequeñas del vecindario y podrían incluir un componente que permita que los recursos se utilicen de manera efectiva. El Condado podría tratar de reducir la cantidad de autobuses de tamaño completo que circulan en rutas fijas infrautilizadas.

2) Financiamiento activo del transporte

Se espera que el Plan de Transporte ActiveFairfax, la revisión más importante del Condado de sus planes para bicicletas, peatones y senderos, finalice este año. Las recomendaciones del plan abordan las necesidades críticas de seguridad de los residentes que ya caminan y andan en bicicleta y también realizan mejoras para permitir que más residentes caminen y anden en bicicleta de manera cómoda y segura para sus necesidades diarias. Hacer realidad la visión del Plan requerirá una financiación sustancial, dedicada y constante.

2a) ¿Apoyaría a Fairfax comprometiendo fondos anuales dedicados para apoyar el Plan de Transporte ActiveFairfax, incluso si eso significara potencialmente retrasar los proyectos de expansión e intercambio de carreteras?

Sí ___ No X

2b) ¿Cuál es su experiencia personal al tratar o defender los problemas de seguridad de los peatones o ciclistas?

Tuve un grave accidente de bicicleta cuando tenía veinte años y tengo dos hijos que andan en bicicleta en nuestro vecindario y sus alrededores. Soy muy consciente de los peligros asociados con andar en bicicleta en todas las edades y estoy interesado en mejorar la seguridad cuando sea posible. Somos afortunados de tener senderos seguros para caminar desde nuestra casa a la mayoría de los puntos de interés a poca distancia, pero soy consciente que muchas partes del condado carecen de senderos a lo largo de las carreteras principales y necesitan un mayor desarrollo de aceras o senderos.

3) Red de bicicletas de bajo estrés

El condado de Fairfax se ha comprometido a reducir la cantidad de personas que deben conducir y las emisiones de carbono relacionadas con el transporte. El plan climático del condado requiere alcanzar la meta de un 30 % de viajes diarios al trabajo que no sean en automóvil para 2030. Para hacer este cambio, el condado necesitará alternativas sólidas y accesibles, y andar en bicicleta es una alternativa ideal, de bajo costo y libre de carbono. Pero ese cambio de modo requiere una infraestructura dedicada que incluya una red ampliada de senderos e instalaciones para bicicletas cómodas, protegidas y de bajo estrés, no solo carriles para bicicletas pintados o sharrows, para hacer que andar en bicicleta sea significativamente más seguro, más atractivo y más accesible y, a menudo, requiere un rediseño de las carreteras que reduce los carriles de estacionamiento y/o vehículos.

3a) En comparación con la priorización actual, ¿cree que se debe dar mayor prioridad a las necesidades de los ciclistas y peatones en los diseños de carreteras del Condado?

Sí ___ No X

3b) ¿Cómo se aseguraría de que las personas de todas las edades y capacidades tengan un

sólido acceso de transporte activo hacia y a lo largo de las principales y más importantes vías y calles de conexión del Condado?

El condado es demasiado diverso en infraestructura y topografía para tener una respuesta única para una pregunta tan amplia. La Junta de Supervisores y el personal del Condado pueden abordar este problema en el contexto de las necesidades de las comunidades individuales y las condiciones de las calles.

4) Safe Streets for All

El 10 de mayo de 2022, la Junta de Supervisores del Condado de Fairfax respaldó por unanimidad el Programa Calles Seguras para Todos, una iniciativa integral para abordar los problemas sistémicos de seguridad del transporte para las personas que caminan, andan en bicicleta, toman el transporte público y conducen. En las recomendaciones se incluye un llamado a cambios en la infraestructura vial para reducir la velocidad del tráfico en las calles de nuestra comunidad. Desafortunadamente, el Condado aún no ha dedicado personal ni fondos para comenzar a ejecutar el programa. Al mismo tiempo, el condado de Fairfax experimentó un aumento preocupante en las muertes de peatones relacionadas con el tráfico en 2022

4a) ¿Apoya la implementación completa del Programa de Calles Seguras para Todos en el condado de Fairfax, incluidos los cambios en las pautas de diseño de carreteras y un programa de control de velocidad automatizado ampliado?

Sí ___ No X

4b) ¿Qué políticas, programas y/o tecnologías comprobadas de mejora de la seguridad vial le gustaría ver implementadas en su distrito y en todo el condado?

Dada la falta de claridad sobre quién tiene la autoridad legal y presupuestaria para realizar mejoras en la seguridad vial derivadas de la propiedad estatal de las carreteras del condado, ¿qué pasos propondría para garantizar que se implementen estas mejoras en la seguridad vial?

No apoyo la aplicación automática de la velocidad, pero sí apoyo muchos de los otros aspectos del programa. Hubiera preferido responder "parcialmente" a la Pregunta 4a.

La mayoría de las mejoras de seguridad vial son responsabilidad del estado, pero el condado debería (y en muchos casos lo hace) abogar por los residentes con VDOT para ayudar a identificar las necesidades y priorizar los recursos.

5) Rutas seguras a la escuela

Los viajes hacia y desde las escuelas se encuentran entre las mejores oportunidades para reducir los viajes en automóvil en el condado de Fairfax. Un programa sólido de Rutas seguras a la escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) puede desempeñar un papel fundamental para alentar a más familias a caminar y andar en bicicleta a la escuela, lo que se ha demostrado que aumenta la confianza y el sentido de independencia entre los niños al mismo tiempo que reduce la congestión de los vehículos de recogida y entrega y el carbono asociado. emisiones. Desafortunadamente, el programa SRTS del condado incluye solo un puesto de personal

dedicado para un sistema de escuelas públicas que atiende a 185,000 estudiantes.

5a) ¿Apoyaría expandir el programa Rutas seguras a la escuela, incluida la capacidad adicional del personal, para lograr que más niños caminen y vayan en bicicleta a la escuela?

Sí __ No X

5b) ¿Qué otras políticas o elementos presupuestarios buscará para mejorar la infraestructura de transporte para que los niños puedan caminar y andar en bicicleta de manera segura a la escuela?

Podría dejarme influenciar por la nueva evidencia, pero respondí "no" a la pregunta 5a porque mi experiencia personal como padre con niños en dos escuelas públicas es que la mayoría de los viajes en automóvil se basan en conflictos de horarios o clima, ninguno de los cuales puede mitigarse por las inversiones del condado.

Apoyo la inversión enfocada en aceras, senderos y cruces peatonales que conectan los vecindarios con las escuelas y que están lo suficientemente cerca de la escuela como para que no se ofrezca el servicio de autobús en los casos en que la seguridad de los peatones/bicicletas es una preocupación prioritaria para los padres del área.