Impormasyon Tungkol sa Proyekto

Mga Pagpapaganda sa Delridge Way SW at Pagpapaigting ng Kaligtasan at Pagpapaigting ng Kaligtasan

Mga Madalas Itanong at mga Madalas Isagot tungkol sa

Nasaan ang Delridge Way SW?

Ang Delridge Way SW ay matatagpuan sa timog kanlurang bahagi ng Seattle. Ito ay isang pangunahing daan na may 3.86 na milya, na nagdurugtong sa West Seattle Bridge patungo sa mga katimugang hangganan ng lungsod sa SW Roxbury St sa White Center. Kabilang sa ilang iba pang mga ruta na kahanay ng koridor na ito ay ang 35th Ave SW patungo sa kanluran at ang West Marginal Way SW sa silangan. Ang Delridge Way SW ay hindi itinalaga na isang pangunahing ruta ng trak.

N
W
E
S
ALKI
WEST SEATTLE
DELRIDGE
HIGHLAND PARK
WHITE CENTER
DUWAMISH RIVER
Delridge Way SW
Delridge Way SW
SAFECO FIELD
West Seattle Low Level Bridge
SW Spokane St
SW Andover St
SW Yancy St
SW Myrtle St
SW Orchard St
SW Henderson St
SW Roxbury St
SW Barton St
SW Trenton St
SW Cloverdale St
SW Thistle St
SW Sylvan St
SW Evergreen St
SW Kenyon St
SW Holden St
SW Morgan St
SW Juneau St
SW Brandon St
SW Dawson St
SW Edmonds St
SW Alaska St
SW Oregon St
SW Dakota St
SW Genesee St
SW Charlestown St
SW Hanford St
SW Stevens St
SW Lander St
SW Admiral Way
California Ave SW
Fauntleroy Way SW
35th Ave SW
Chelan Pl SW
Duwamish Waterway
S Hanford St
S Spokane St
Marginal Way SW
Lucile St
Dallas Ave SW
Dawson Pl SW
Roxbury Ave SW
Delridge Way SW
Chelan Pl SW
Fauntleroy Way SW
Andover St
Yancy St
Myrtle St
Orchard St
Henderson St
Roxbury St
Barton St
Trenton St
Cloverdale St
Thistle St
Sylvan St
Evergreen St
Kenyon St
Holden St
Morgan St
Juneau St
Brandon St
Dawson St
Edmonds St
Alaska St
Oregon St
Dakota St
Genesee St
Charlestown St
Hanford St
Stevens St
Lander St
Admiral Way
Spokane St
Andover St
Yancy St
Myrtle St
Orchard St
Henderson St
Roxbury St
Barton St
Trenton St
Cloverdale St
Thistle St
Sylvan St
Evergreen St
Kenyon St
Holden St
Morgan St
Juneau St
Brandon St
Dawson St
Edmonds St
Alaska St
Oregon St
Dakota St
Genesee St
Charlestown St
Hanford St
Stevens St
Lander St
Admiral Way
California Ave SW
Fauntleroy Way SW
35th Ave SW
Chelan Pl SW
Duwamish Waterway
S Hanford St
S Spokane St
Marginal Way SW
Lucile St
Dallas Ave SW
Dawson Pl SW
Roxbury Ave SW
Delridge Way SW
Chelan Pl SW
Fauntleroy Way SW

Ano ang ipinapanukala ng Departamento ng Transportasyon sa Seattle (Seattle Department of Transportation (SDOT)) na babaguhin sa kahabaan ng Delridge Way SW?

Ipinapanukala ng SDOT na:

- Palitan ang mga binabiyahehang lane nang tig-iisang lane sa bawat direksyon sa pagitan ng SW Myrtle St at SW Kenyon St upang maging konsistent sa hilagang daanan ng kalsada ng seksyon na ito;
- Paigtingin ang kaligtasan ng mga sasakyan at pagandahin ang akses sa pamamagitan ng pagbibigay ng isang lane na may kakaliwaan sa SW Holded St ang mga patungo sa hilaga
- Maglagay nang mas ligtas na tawiran ang mga tao, at may mas konting lane na tatawiran;
- Maglagay ng mga lane para sa bisekleta sa pagitan ng SW Myrtle St at SW Kenyon St;
- Maglagay ng mga drowing ng bisekleta (sharrow – maaaring daanan ng bisekleta at iba pang sasakyan) sa pagitan ng SW Kenyon St at SW Roxbury St;
- Maglagay nang humigit-kumulang na 6 na karagdagang parking o paradahan sa silangang bahagi ng Delridge Way SW sa pagitan ng SW Holden St at SW Kenyon St. Hindi ito magkakaroon ng epekto sa kasalukuyang hanay ng paradahan sa kalsada.

Ano ang bagong konpigurasyon ng lane?

Pagkatapos na masuri ng SDOT ang kaligtasan sa at kapasidad ng trapiko, babaguhin nito ang mga linya ng lane sa kalsada, sa kasong ito ay mula sa isang kalsada na may dalawang binabiyahehang lane sa bawat direksyon at isang ikutan sa gitna patungo sa isang kalsada na may isang binabiyahehang lane sa bawat direksyon, isang lane para sa ikutan sa gitna at mga linya para sa bisekleta.

Bakit babaguhin ang mga lane sa Delridge Way SW?

- Gusto ng SDOT na walang mga pabago-bago sa mga kalsadang daanan ang mga nagmamaneho. Noong 1988, ang Delridge Way SW sa pagitan ng SW Dakota St at SW Myrtle St ay binago para magkaroon ng isang binabiyahehang lane sa bawat direksyon na may isang ikutang lane sa gitna. Ang seksyon na ito ng daanan sa kalsada ay nasa hilagang bahagi lamang ng lugar kung saan ipinapanukala ng SDOT ang bagong konpigurasyon ng lane.
- Nagpaplano ang SDOT na muling ayusin o lagyan ng kalye ang Delridge Way SW mula SW Orchard St patungong SW Roxbury St. Sapagkat ito ay isang pangunahing proyekto ng transportasyon, ang patakaran ng Lungsod sa “Complete Streets” o “Mga Kumpletong Kalsada” ay nag-atas sa SDOT na isaalang-alang ang lahat ng mga paraan ng transportasyon sa disenyo nito. Para sa karagdagang impormasyon sa proyektong pagkakalye, tingnan po ang kanilang website sa: http://www.seattle.gov/transportation/pave_delridge.html
- Pagkatapos na mapag-aralang muli ang “Complete Streets“, isinasaalang-alang ng SDOT na baguhin ang konpigurasyon ng mga lane sa isang maiksing seksyon ng Delridge Way SW upang mabawasan ang banggaan at mapaganda ang kalsada para sa mga tumatawid, nagbibisekleta at mga motorista. Ang pagpapakitid ng mga espasyo para sa mga sasakyang de-motor ay nakitang nakabawas sa bilis ng pagtakbo ng mga bumibiyahe at dahil dito’y nagiging mas ligtas ang paligid habang hindi naman binabawasan ang kapasidad ng kalsada. Kapag ang isang kalsada ay may

isang lane sa bawat direksyon, maiisagawa ang mga pagpapahusay upang matulungan ang mga tumatawid sa kalsada.

- Tinukoy ng mga lokal na residente sa isang kamakailan lamang na naganap na outreach, na gusto nila ng mga mas ligtas na kaliwaan sa kahabaan ng Delridge Way SW.
- Inirerekomenda ng Delridge Neighborhood Plan (1999) na ang kalsadahan ng Delridge Way ay magkaroon ng mga lane ng bisekleta at paradahan sa kalsada sa magkabilang panig ng kalsada.
- Ang Bicycle Master Plan, na ipinasa ng Konseho ng Lunsod noong 2007, ay nagtukoy ng mga lane ng bisekleta at mga sharrow sa kahabaan ng koridor upang makapaglagay ng mga koneksyong pahilaga-patimog sa kapitbahayan ng Delridge. Ang mga lane ng bisekleta ay magbibigay ng isang kritikal na koneksyon kung saan walang dadaang sasakyang de-motor sa pagitan ng kapitbahayan ng Westwood, Highland Park at South Delridge Triangle, sa pamamagitan ng mga kasalukuyan nang naroroong mga pasilidad para sa bisekleta, sa Sylvan Way SW.
- Layunin ng Pedestrian Master Plan, na ipinasa ng Konseho ng Lungsod noong 2009, na gawin ang Seattle na isang lungsod na may pinakamagandang lakaran sa buong nasyon. Ang pagbabawas sa mga lane para sa mga sasakyang de-motor ay nagbabawas sa maramihang banta sa mga tumatawid at nagbibigay ng kakayahan sa SDOT na makapaglagay pa ng mga pagpapahusay o pagpapaganda sa mga tawiran sa hinaharap.

Ilang driver o nagmamaneho ang gustong bumiyahe sa Delridge Way SW sa isang karaniwang araw (matingkad ang pagkasulat ng lugar ng proyekto)?

Delridge Way SW (cross street)	Karaniwang Trapiko sa Araw-araw	Oras ng Kasagsagan ng Trapiko sa Umaga	Oras ng Kasagsagan ng Trapiko sa Hapon	Seksyon ng Kalsada
SW Genesee St - SB (Abr 2011)	9,747	574	1,015	2 lane, 1 karagdagang lane patungong timog sa pagitan ng 4 – 6 NANG HAPON mula Lunes hanggang Biyernes (weekdays)
SW Genesee St - NB (Abr 2011)	13,157	1,304	917	
SW Genesee St - KABUUAN	22,904	1,878	1,932	
SW Orchard St - SB (Ene 2012)	**7,073**	**397**	**697**	**Ipinapanukalang 2 lane na may lane na ikutan sa gitna**
SW Orchard St - NB (Ene 2012)	**6,700**	**584**	**525**	
SW Orchard St - KABUUAN	**13,773**	**981**	**1,222**	
SW Henderson St - SB (Ene 2012)	6,820	455	622	2 lane, 1 karagdagang lane patungong timog sa pagitan ng 4 – 6 NANG HAPON mula Lunes hanggang Biyernes (weekdays)
SW Henderson St - NB (Ene 2012)	7,081	449	584	
SW Henderson St - KABUUAN	13,901	904	1,206	

Magbigay ng ilang halimbawa ng karaniwang dami ng kotse kada araw sa iba pang mga daanang kalsada na nabago na nakonpigura na.

Iba pang Kalsada	Karaniwang Trapiko Araw-araw	Seksyon ng Kalsada
Fauntleroy Way SW mula California Ave SW patungong SW Alaska St (Nob 2010)	15,589	2 lane na may lane na ikutan sa gitna
Columbian Way S mula Beacon Ave S patungong 15th Ave S (Peb 2011)	13,925	2 lane na may lane na ikutan sa gitna at mga lane para sa bisekleta
California Ave SW mula SW Willow St patungong SW Edmunds St (Nob 2010)	15,554	2 lane na may lane na ikutan sa gitna
Rainier Ave S mula Seward Park Ave S patungo sa mga hangganan ng Lungsod (May 2009)	19,206	2 lane na may lane na ikutan sa gitna at mga lane para sa bisekleta

Anong mga salik ang isinaalang-alang ninyo?

- Dami (Volume) (AWDT) – binalik-aral ang dami ng trapiko na bumibiyahe sa kahabaan ng seksyong ito ng daanang kalsada
    - Timog ng SW Orchard ST (Ene 2012 ADT 13,773
    - Hilagang kanluran ng SW Henderson ST (Ene 2012) – ADT 14,287

- Bilis (Speed) – binalik-aral ang mga isyung may kaugnayan sa bilis (speed)
    - Nagpaskil ng Hangganan ng Bilis ng Takbo o Speed Limit na 35 mph sa hilaga ng SW Henderson St at 30 mph sa timog ng SW Henderson St.
    - Sa Delridge Way SW sa timog ng SW Orchard St, 85% ng mga nagmamaneho o driver na nagmamaneho ng 37 MPH sa parehong direksyong pahilaga at patimog. (Hulyo 2012) Tiningnan ng SDOT ang 85% bilang isang sukatan kung anong average o karaniwang bilis ang maginhawa para sa mga nagmamaneho.
    - Sa Delridge Way SW sa timog kanluran ng SW Myrtle St, 85% ng mga nagmamaneho ang nagmamaneho ng 38 MPH sa direksyong pahilaga. (Nob 2010)

- Mga Bangganan – binalik-aral ang mga banggaan sa pagitan ng SW Myrtle St at SW Kenyon St sa loob nang nakaraang 5 taon (1/1/2007 hanggang 7/17/2012)
    - 102 kabuuang banggaan
    - 40 ang nagresulta sa pagkasugat/pagkapinsala (38% ang kabuuang banggaan, ang karaniwan o average para sa hindi naman mga pangunahing daan sa kalawakan ng lunsod ay 33%)
    - 32 ang sa likuran
    - 28 ang sa kumaliwa (13 sa SW Holden St)
    - 16 ang sa kanang anggulo (right-angle)
    - 8 ang niragasa habang nasa tabi o side swipe

    - 3 ang nakagaraheng kotse
    - 3 ang may sangkot na tumatawid
    - 1 ang may kaugnayan sa bisekleta

- Transit (Metro Route 120) – tiningnan ang anumang mga posibleng epekto sa serbisyong transit sa koridor
    - Naglilingkod sa higit pa sa 7,000 pasahero kada-araw
    - 28 mga bus/kasagsagan ng oras sa UMAGA (6 – 9 NANG UMAGA), 33 mga bus/kasagsagan ng oras sa HAPON (3 – 6 NANG HAPON), 144 na mga bus kapag araw na may trabaho, buong araw ang serbisyo kapag Sabado at Linggo
    - Ang mga lokasyon ng hintuan ng bus (bus stops) ay pinaghalong naka-labas sa lane at nakapaloob sa lane.

- Klasipikasyon ng Kalsadang Daanan (Roadway) – Ang Delridge Way SW ay itinalaga bilang isang pangunahing daan.

- Mga pangangailangan kaugnay ng mga kargada o kargamento — ang Delridge Way SW ay hindi itinalaga na isang ruta ng trak.

- Mga pangangailangan para sa mga bisekleta — ang mga sharrow na may lane ng bisekleta sa bandang tagiliran pataas ng burol sa dulo ng SW Orchard St sa Delridge Way SW.

- Paradahan (Parking) — may mga paradahan sa kalsada sa pagitan ng SW Holden St patungo sa SW Roxbury St. Humigit-kumulang na 6 na paradahan ang idadagdag sa pagitan ng SW Holden St at SW Kenyon St sa silangang bahagi. Ang paggarahe na papasok o una ang harapan o front-in sa pagitan ng 17th Ave SW at SW Roxbury St ay gagawing parking na paurong o una ang likod o back-in.

Masyado bang maraming kotse sa Delridge Way SW para maasahan ito?

Ang kasalukuyang karaniwan o average na trapiko sa Delridge Way SW ay wala pang 14,000 na sasakyang de-motor bawat araw. Nakita sa mga pambansang pag-aaral na ang antas na ito ng sasakyang de-motor ay makakaya sa ipinapanukalang konpigurasyon na may 3 lane. Ang Federal Highway Administration (FHWA) ay naglathala ng isang ulat noon pang Marso, 2004, at sinabi doon na kaya ng konpigurasyong ito ang humigit-kumulang na 20,000 sasakyan. Makikita ang ulat sa: http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/humanfac/04082/index.cfm

Paano malalaman ng SDOT na ang pagbabawas sa bilang ng mga lane ay hindi makakabawas sa kakayahan ng kalsada? Mukhang mali ang pangangatuwirang iyan.

Sang-ayon kami na parang kakatwa naman ito, pero binago na namin ang konpigurasyon ng 33 kalsada sa loob nang nakaraang 40 taon, nang hindi nababawasan ang kapasidad – kabilang sa mga halimbawang karatig lamang nito ang: Delridge Way SW mula SW Dakota St patungo sa SW Myrtle St (1988), California Ave SW mula SW Genesse St patungo sa SW Walkter St (1972) at halos kamakailan lamang, ang Fauntleroy Way SW mula California Ave SW patungo sa SW Alaska St (2009).

Paano naman ang tungkol sa kaligtasan?

Ang pagbabago ng konpigurasyon ng mga lane na binabiyahehan ay nakitang nakakabawas sa mga banggaan at sobrang bilis na pagpapatakbo ng mga sasakyan. Ang Delridge Way SW ay talaga namang may mas maraming sasakyang tumatakbo nang mas mabilis kaysa sa karaniwang bilis sa magkabilang direksyon. Ang pagbabawas upang gawing isang lane lamang ang daanang kalsada sa bawat direksyon ay makakatulong upang mabawasan ang mabilis na pagpapatakbo ng mga sasakyan.

Paano makakatulong ang pagbabago ng konpigurasyon sa mga tao na dumadaan o tumatawid?

Sa pamamagitan ng pagbabawas ng kalsadang daanan sa isang lane kada direksyon, aalisin nito ang banta ng maramihang lane sa mga tao na dumadaan o tumatawid. Kapag tumatawid ng kalsada, ang mga tao ay magkakaroon ng dalawang kabawasang alalahaning lane na biyahehan at iigsi ang distansya ng tawiran.

Nagbibisekleta ako sa kahabaan ng Delridge Way SW. Paano ito makakatulong sa akin?

Ang pagbabago ng konpigurasyon ng mga binabiyahehang lane sa kahabaan ng Delridge Way SW ay magpapahintulot sa SDOT na magdagdag ng mga lane ng bisekleta na 6' ang lapad sa pagitan ng SW Myrtle St at SW Kenyon St, at kokonekta sa mga kasalukuyang pasilidad para sa bisekleta sa kahabaan ng SW Orchard St. Ang mga bagong sharrow sa timog ng SW Kenyon St patungo sa SW Roxbury St ay makakatulong sa mga nagbibisekleta na mailagay sa tamang posisyon ang kanilang mga sarili nang malayo sa mga nakagaraheng kotse, at gayun din ay ma-alerto ang mga nagmamaneho na asahan na may mga nagbibisekletang ookupa sa lane na biyahehan.

Maaapektuhan ba ang paradahan o parking?

Ang SDOT ay magdadagdag nang humigit-kumulang na 6 na lugar na paradahan sa bandang silangan sa tagiliran ng Delridge Way SW sa pagitan ng SW Holden St at SW Kenyon St. Hindi namin ipinapanukala na alisin ang anumang nakahilera nang paradahan o parking sa kalsada. Ang papasok o front-in na paradahan sa 17th Ave SW at SW Roxbury St ay ibabalik sa paurong o back-in na paradahan. Mahigpit ang aming paniniwala na ang back-in angle paradahan o paggarahe na una ang likod o paurong ay mas ligtas kaysa una ang harap (head-in) para sa ilang mga kadahilanan:

- Ang trapiko ay hihinto na kapag umuurong na siya sa isang paradahan, kaysa tumakbo nang paurong sa isang lane na mayroon pang mga dumadaang sasakyan, lalo na kapag limitado ang nakikita.
- Mas madaling lumabas at mas ligtas na magmaneho palabas sa isang lane na may mga dumadaang sasakyan kaysa paurong sa isang lane na may maraming sasakyang bumibiyahe.
- Ang pagsasakay (loading) at pagbababa (unloading) ay magiging mas ligtas sa mga trunk na karatig ng bangketa at ang pagbubukas ng mga pintuan ng sasakyan ay nabibigyan ng proteksyon mula sa kalsada.
- Kapag bumababa ng sasakyan, ang mga bukas na pintuan ay magtuturo sa mga bata papunta sa bangketa kaysa sa kalsada.
- Mas makakaiwas ang mga nagbibisekleta sa isang umuurong na sasakyan papunta sa paradahan kaysa sa isang sasakyan na paurong ang takbo palabas sa isang daanan ng bisekleta.

- Ang panahon na kailangan para maka-urong sa isang bukas na naka-anggulong lugar ay mas konti kaysa isang naka-anggulong lugar na may naka-puwesto. Kung gayun, mababawasan ang pagka-antala ng trapiko.

May kaugnayan ba ang gagawing ito sa mga pagbabago sa kahabaan ng Delridge Way SW sa pagitan ng SW Andover St at SW Oregon St?

Ang mga pagpapahusay ng o pagpapaigting para sa kaligtasan o sa mga proyektong pagkakalye ay walang kaugnayan. Ang King County Metro ay nagsasagawa ng mga pagpapahusay o pagpapaganda upang pabilisin ang pagbibiyahe at maging lalo pang maaasahan ang Metro Route 120 sa Delridge Way SW sa pagitan ng SW Andover St at SW Oregon St. Ang karagdagang impormasyon tungkol sa mga plano ng lunsod ay makikita sa: http://metro.kingcounty.gov/have-a-say/projects/route120/

Paano kumukuha ng mga opinyon ang SDOT?

Ang SDOT ay namahagi ng mga postcard sa mga negosyo at tahanan ng mga residente sa kahabaan ng Delridge Way SW at ipinaaalam sa mga tao ang naturang ipinapanukalang mga pagbabago. Pananatilihin ng SDOT na palaging napapasabihan ang komunidad sa pamamagitan ng pagdalo sa Delridge/West Seattle Town Hall sa ika-28 ng Agosto, at sa pagsasabi sa DNDC nang napapanahong balita sa pagpupulong nila na magaganap sa ika-19 ng Setyembre 2012. Isang pampublikong open house ang isasagawa upang mapag-usapan ang tungkol sa mga naturang konstruksyon at mga gagawing pagpapahusay o pagpapaigting sa kaligtasan, sa ika-2 ng Oktubre, 2012. Ang impormasyon tungkol sa proyekto ay makikita rin sa aming website sa:
http://www.seattle.gov/transportation/bikeprojects/delridge_safety.htm

Kailang gagawin at tatapusin ang proyektong ito?
Patuloy na magsasagawa ng outreach ang SDOT sa komunidad sa buong panahon ng tag-init (summer) at magkakaroon ng open house sa ika-2 ng Oktubre. Ang proyekto ay magsisimula sa mga unang buwan ng 2013 sa pakikipagtulungan ng proyektong pagkakalye. Inaasahan natin na matatapos ang proyekto sa 2013.

Paano ako magsusumite ng isang puna o komento?
Ipadala ang iyong mga tanong at komento sa walkandbike@seattle.gov o tumawag sa 206-684-7583.