

Preguntas frecuentes y datos breves sobre las mejoras de seguridad que se harán en la calle Delridge Way SW

¿Dónde queda la calle Delridge Way SW?

La calle Delridge Way SW queda en la parte sudoeste de Seattle. Es una arteria importante que recorre 3.86 millas (6.21 km) y que comunica el puente West Seattle Bridge con el límite sur de la ciudad en la calle SW Roxbury St, que se encuentra en la zona del White Center. Existen otras calles paralelas a este corredor vial, tales como la avenida 35th Ave SW al oeste y la calle West Marginal Way SW al este. Delridge Way SW no es una calle creada para el tránsito de camiones.

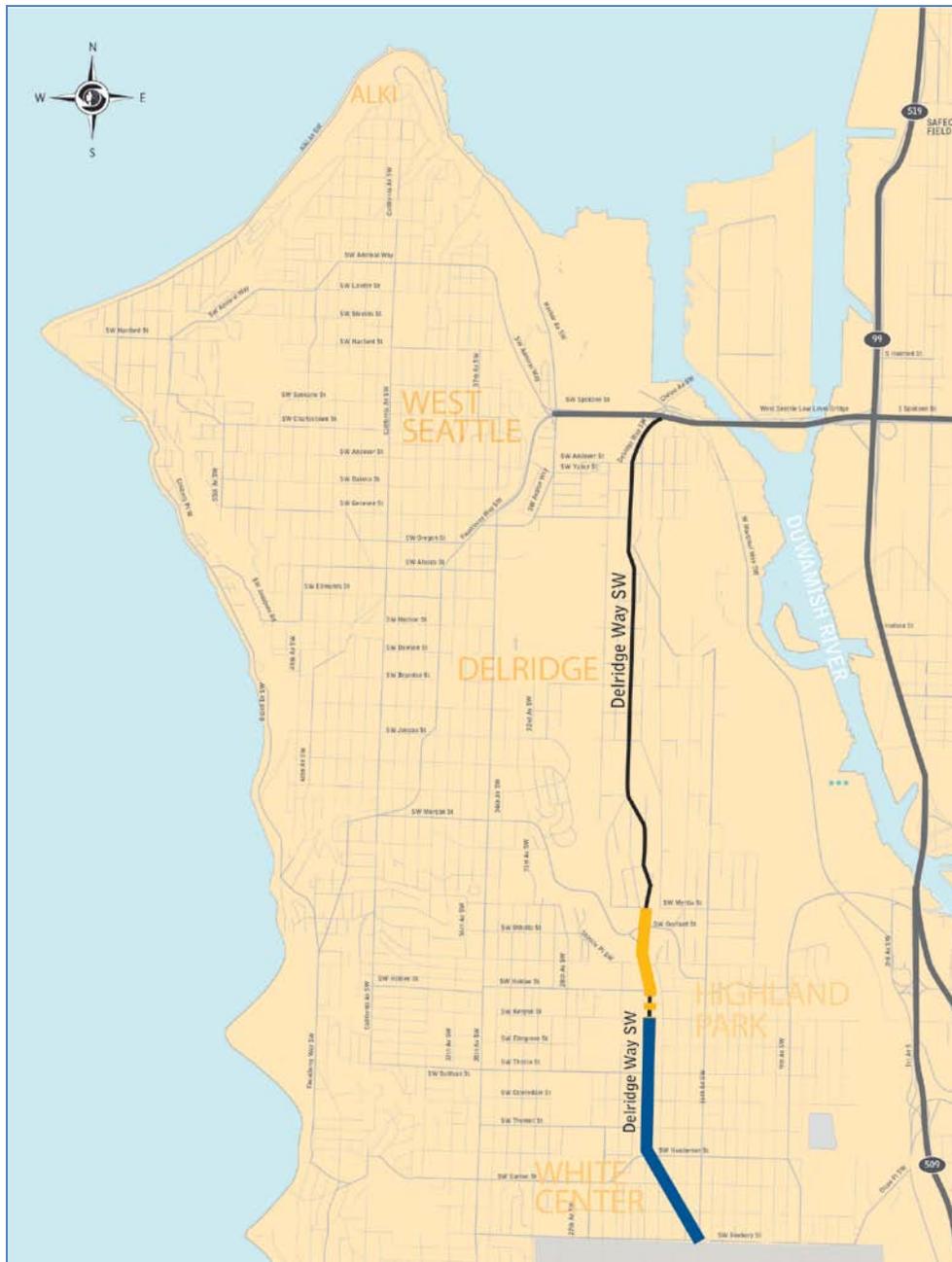


Figura 1: Mapa de las inmediaciones

¿Qué cambios propone hacer el Seattle Department of Transportation (SDOT, Departamento de Transporte de Seattle) en la calle Delridge Way SW?

El SDOT propone hacer los siguientes cambios:

- Cambiar los carriles de tránsito y que haya un solo carril en cada dirección entre las calles SW Myrtle St y SW Kenyon St a fin de ser coherentes con la calzada que se encuentra al norte de esta zona.
- Incluir en la calle SW Holden St un carril que permita girar a la izquierda en dirección norte a fin de mejorar la seguridad y el acceso de los vehículos.
- Facilitar cruces peatonales que sean más seguros y abarquen menos carriles.
- Incorporar sendas para bicicletas entre las calles SW Myrtle St y SW Kenyon St.
- Incluir carriles compartidos para bicicletas entre las calles SW Kenyon St y SW Roxbury St.
- Incorporar alrededor de 6 estacionamientos más en la parte este de la calle Delridge Way SW entre las calles SW Holden St y SW Kenyon St. Esta medida no afectará los estacionamientos paralelos al bordillo que existen actualmente en la vía pública.

¿En qué consiste la reorganización de carriles?

Después de realizar un análisis de la seguridad y la capacidad del tránsito, el SDOT modifica los carriles de las calles. En este caso, se trata de una calle que tiene dos carriles en cada dirección y un carril central que permite girar hacia una calle que tiene un carril en cada dirección, un carril central de giro y sendas para bicicletas.

¿Por qué es necesario cambiar los carriles de la calle Delridge Way SW?

- El SDOT quiere ofrecerles a los conductores cierta coherencia en la organización de la calzada. En 1988, se modificó la calle Delridge Way SW entre las calles SW Dakota St y SW Myrtle St a fin de que tuviera un carril de tránsito en cada dirección y un carril central de giro. Esta parte de la calzada está justo al norte del área en la que el SDOT propone reorganizar los carriles.
- El SDOT tiene previsto repavimentar la calle Delridge Way SW desde la calle SW Orchard St hasta la calle SW Roxbury St. Dado que se trata de un importante proyecto vial, la política de “Complete Streets” (Calles para todos) implementada en la ciudad exige que el SDOT tenga en cuenta todos los medios de transporte al momento de elaborar el proyecto. Para obtener más información sobre el proyecto de pavimentación, consulte su sitio web en: http://www.seattle.gov/transportation/pave_delridge.html
- Tras haber revisado la política de “Complete Streets”, el SDOT analiza la posibilidad de reorganizar los carriles en una pequeña parte de la calle Delridge Way SW a fin de reducir la cantidad de choques y mejorar la calle para los peatones, los ciclistas y los conductores. Se ha demostrado que el hecho de reducir el espacio para los vehículos motorizados contribuye a disminuir la velocidad del tránsito y a ofrecer un entorno más seguro sin afectar la capacidad de la calle. Cuando una calle tiene un carril en cada dirección, es posible implementar mejoras a fin de ayudar a los peatones a cruzar la calle.
- En eventos de extensión comunitaria realizados hace poco, las personas que viven en el lugar señalaron que les gustaría que en la calle Delridge Way SW hubiera alternativas más seguras para girar a la izquierda.
- El Plan Vecinal de Delridge (1999) recomienda que el trazado de la calle Delridge Way incluya sendas para bicicletas y estacionamientos en la vía pública a ambos lados de la calle.
- El Plan General para Ciclistas, aprobado por el Municipio en el 2007, incluyó sendas y carriles compartidos para bicicletas en todo el corredor vial con el fin de comunicar las partes norte y sur del vecindario de Delridge. Las sendas para bicicletas tendrán una función muy importante, ya que permitirán conectar los vecindarios de Westwood, Highland Park y South Delridge Triangle sin necesidad de usar vehículos motorizados; además, se utilizarán las instalaciones para bicicletas existentes en la calle Sylvan Way SW.

- El objetivo del Plan General para Peatones, aprobado por el Municipio en el 2009, es que Seattle se convierta en la ciudad más cómoda para recorrer a pie de todo el país. El hecho de reducir los carriles para vehículos motorizados disminuye los riesgos que implica para los peatones cruzar varios carriles y permite que el SDOT implemente en el futuro mejoras en los cruces peatonales.

¿A cuántos conductores les interesa transitar por la calle Delridge Way SW en un día típico (el área del proyecto figura en negrita)?

Delridge Way SW (intersección)	Promedio de tránsito por día	Horario pico matutino	Horario pico vespertino	Parte de la calle
SW Genesee St: hacia el sur (abril 2011)	9,747	574	1,015	2 carriles, 1 carril más hacia el sur entre las 4 y las 6 de la tarde los días de semana
SW Genesee St: hacia el norte (abril 2011)	13,157	1,304	917	
SW Genesee St: TOTAL	22,904	1,878	1,932	
SW Orchard St: hacia el sur (enero 2012)	7,073	397	697	Propuesta: 2 carriles con un carril central de giro
SW Orchard St: hacia el norte (enero 2012)	6,700	584	525	
SW Orchard St: TOTAL	13,773	981	1,222	
SW Henderson St: hacia el sur (enero 2012)	6,820	455	622	2 carriles, 1 carril más hacia el sur entre las 4 y las 6 de la tarde los días de semana
SW Henderson St: hacia el norte (enero 2012)	7,081	449	584	
SW Henderson St: TOTAL	13,901	904	1,206	

Proporcione algunos ejemplos de la cantidad promedio de automóviles por día que circula por otras calles que han sido reorganizadas.

Otras calles	Promedio de tránsito por día	Parte de la calle
Fauntleroy Way SW desde California Ave SW hasta SW Alaska St (noviembre 2010)	15,589	2 carriles con un carril central de giro
Columbian Way S desde Beacon Ave S hasta 15 th Ave S (febrero 2011)	13,925	2 carriles con un carril central de giro y sendas para bicicletas
California Ave SW desde SW Willow St hasta SW Edmunds St (noviembre de 2010)	15,554	2 carriles con un carril central de giro
Rainier Ave S desde Seward Park Ave S hasta los límites de la ciudad (mayo 2009)	19,206	2 carriles con un carril central de giro y sendas para bicicletas

¿Qué factores tuvieron en cuenta?

- Volumen (promedio de tránsito diario los días de semana [AWDT, por sus siglas en inglés]): analizamos la cantidad de tránsito que circula por esta parte de la calzada.
 - Sur de la calle SW Orchard ST (enero 2012), promedio de tránsito por día: 13,773.
 - Noroeste de la calle SW Henderson ST (enero 2012), promedio de tránsito por día: 14,287.
- Velocidad: analizamos los problemas relacionados con la velocidad.
 - Límite de velocidad de 35 mph (56.32 km/h) al norte de la calle SW Henderson St y de 30 mph (48.28 km/h) al sur de la calle SW Henderson St.
 - En la calle Delridge Way SW al sur de la calle SW Orchard St, el 85% de los conductores manejaba a 37 mph (59.54 km/h) tanto en sentido sur como norte (julio 2012). El SDOT considera que ese 85% representa la velocidad promedio con la que los conductores se sienten cómodos.
 - En la calle Delridge Way SW al sudoeste de la calle SW Myrtle St, el 85% de los conductores manejaba a 38 mph (61.15 km/h) en sentido norte (noviembre 2010).
- Choques: analizamos los choques que ocurrieron entre las calles SW Myrtle St y SW Kenyon St durante los últimos 5 años (1/1/2007 a 17/7/2012).
 - 102 choques en total.
 - 40 choques provocaron heridas (el 38% del total de los choques; el promedio en las arterias secundarias de la ciudad es del 33%).
 - 32 choques traseros.
 - 28 choques al girar a la izquierda (13 en la calle SW Holden St).
 - 16 choques en ángulo recto.
 - 8 choques laterales.
 - 3 choques contra automóviles estacionados.
 - 3 choques que involucraron peatones.
 - 1 choque que involucró a un ciclista.
- Transporte (Ruta 120 de la empresa de transporte Metro Transit): analizamos todas las consecuencias que podría sufrir el servicio de transporte en el corredor vial.
 - Transporta a más de 7000 personas por día.
 - 28 autobuses en el horario pico matutino (6 a 9 de la mañana), 33 autobuses en el horario pico vespertino (3 a 6 de la tarde), 144 autobuses los días de semana, servicio durante todo el día los sábados y domingos.
 - La ubicación de las paradas de autobús es variada; algunas disponen de carriles exclusivos mientras que otras están en el carril de tránsito común.
- Clasificación de la calzada: se considera que la calle Delridge Way SW es una arteria principal.
- Necesidades de carga: Delridge Way SW no es una calle creada para el tránsito de camiones.
- Necesidades para ciclistas: los carriles compartidos con senda para bicicletas que existen actualmente en la parte cuesta arriba de la calle SW Orchard St terminan en la calle Delridge Way SW.
- Estacionamiento: hay estacionamientos en la vía pública entre las calles SW Holden St y SW Roxbury St. Se incorporarán alrededor de 6 lugares para estacionar entre las calles SW Holden St y SW Kenyon St en la parte este. Entre las calles 17th Ave SW y SW Roxbury St ya no podrá estacionarse de frente; habrá que hacerlo marcha atrás.

¿No hay demasiados automóviles en Delridge Way SW para que esto funcione?

Actualmente, el promedio de tránsito diario en la calle Delridge Way SW no llega a los 14,000 vehículos motorizados. Según estudios nacionales, este nivel de tránsito puede reorganizarse dentro del sistema de 3 carriles que se ha propuesto. La Federal Highway Administration (FHWA, Administración Federal de Autopistas) ha publicado un informe en marzo de 2004 en el que concluye que este sistema de carriles puede albergar 20,000 vehículos aproximadamente. El informe está disponible en:

<http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/humanfac/04082/index.cfm>

¿Cómo sabe el SDOT que reducir la cantidad de carriles no reducirá también la capacidad de la calle? No tiene lógica.

Coincidimos en que parece extraño, pero hemos reorganizado 33 calles en los últimos 40 años, y la capacidad nunca se ha visto reducida. Algunos ejemplos cercanos incluyen los siguientes: Delridge Way SW desde SW Dakota St hasta SW Myrtle St (1988), California Ave SW desde SW Genesse St hasta SW Walkter St (1972) y, la última reorganización, Fauntleroy Way SW desde California Ave SW hasta SW Alaska St (2009).

¿Qué sucede con la seguridad?

Se ha demostrado que la reorganización de los carriles de tránsito permite reducir los choques y la velocidad. La velocidad en ambas direcciones de la calle Delridge Way SW es más alta que la velocidad promedio. Por lo tanto, el hecho de que la calzada pase a tener un solo carril en cada dirección ayudará a reducir la velocidad de los vehículos.

¿De qué manera la reorganización de los carriles beneficia a los peatones?

El hecho de que la calzada pase a tener un solo carril en cada dirección eliminará la amenaza que representa para los peatones cruzar múltiples carriles. Al cruzar la calle, los peatones tendrán que preocuparse por dos carriles menos; además, la distancia que tienen que cruzar será menor.

Ando en bicicleta por la calle Delridge Way SW. ¿De qué manera me beneficia este cambio?

El hecho de reorganizar los carriles de tránsito de la calle Delridge Way SW permitirá que el SDOT agregue sendas para bicicletas de 6' (1.82 m) de ancho entre las calles SW Myrtle St y SW Kenyon St y que dichas sendas se comuniquen con las instalaciones para bicicletas existentes en la calle SW Orchard St. Los nuevos carriles compartidos desde el sur de la calle SW Kenyon St hasta la calle SW Roxbury St permitirán que los ciclistas transiten lejos de los automóviles estacionados; asimismo, la correspondiente señalización les indicará a los conductores que el carril de tránsito puede ser ocupado por ciclistas.

¿Se verá afectado el estacionamiento?

El SDOT incorporará alrededor de 6 lugares para estacionar en la parte este de la calle Delridge Way SW entre las calles SW Holden St y SW Kenyon St. No tenemos previsto eliminar ninguno de los estacionamientos paralelos al bordillo que existen actualmente en la vía pública. Entre las calles 17th Ave SW y SW Roxbury St ya no podrá estacionarse de frente; habrá que hacerlo marcha atrás. Son varias las razones que nos llevan a afirmar que estacionar en ángulo marcha atrás es más seguro que hacerlo de frente:

- El tránsito ya está detenido cuando el conductor utiliza la marcha atrás para ingresar en un lugar para estacionar. De lo contrario, tiene que usar la marcha atrás para salir del lugar para estacionar e ingresar en un carril con tránsito en movimiento cuando la visibilidad es limitada.
- Al salir de un lugar para estacionar, es más fácil y seguro manejar en el mismo sentido que el carril de tránsito que sacar el vehículo marcha atrás para ingresar en el carril de tránsito.
- Será más seguro cargar y descargar objetos del automóvil si el maletero está cerca de la acera; además, las puertas abiertas del automóvil protegen de la calle.
- Al bajar de un vehículo, las puertas abiertas obligarán a los niños a dirigirse hacia la acera, y no hacia la calle.
- Es más fácil para los ciclistas evitar un vehículo que retrocede para ingresar en un lugar para estacionar que un vehículo que retrocede para salir de un lugar para estacionar e ingresar en la senda para bicicletas.
- El tiempo necesario para estacionar en ángulo marcha atrás es inferior al tiempo que se necesita para salir marcha atrás de ese mismo lugar; por lo tanto, disminuyen las demoras en el tránsito.

¿Está relacionada esta tarea con los cambios implementados en la calle Delridge Way SW entre las calles SW Andover St y SW Oregon St?

Las mejoras de seguridad y los proyectos de pavimentación no están relacionados. Las mejoras introducidas por la empresa de transporte Metro Transit del Condado de King buscan mejorar la velocidad y la confiabilidad de la Ruta 120 que recorre la calle Delridge Way SW entre SW Andover St y SW Oregon St. Para obtener más información sobre los planes de la empresa Metro, ingrese en: <http://metro.kingcounty.gov/have-a-say/projects/route120/>

¿De qué manera solicita opiniones y comentarios el SDOT?

El SDOT distribuyó tarjetas en los comercios y las viviendas de la calle Delridge Way SW a fin de informarles a las personas acerca de los cambios propuestos. Para mantener a la comunidad informada, el SDOT asistirá a la reunión pública del Ayuntamiento de Delridge/West Seattle el 28 de agosto de 2012 y le proporcionará información actualizada al Delridge Neighborhoods District Council (DNDC, Consejo de Distrito de los Vecindarios de Delridge) en la reunión del 19 de septiembre de 2012. Se realizará una reunión abierta al público para conversar sobre las tareas de reconstrucción y las mejoras de seguridad el 2 de octubre de 2012. La información sobre el proyecto también figura en nuestro sitio web en:

http://www.seattle.gov/transportation/bikeprojects/delridge_safety.htm

¿Cuál es el cronograma para este proyecto?

El SDOT seguirá en contacto con la comunidad durante el verano y realizará una reunión abierta al público que se realizará el 2 de octubre. El proyecto comenzará a principios del 2013, junto con el proyecto de pavimentación. Tenemos previsto terminar el proyecto en el 2013.

¿Cómo envío un comentario?

Envíe sus preguntas y comentarios a walkandbike@seattle.gov o llame al 206-684-7583.