

# Estudio del Corredor Webb-Chapel Lombardy Harry Hines Blvd a Shorecrest Dr

Reunión pública

Martes, 4 de marzo de 2025

---

---

Ciudad de Dallas Departamento de  
Transporte y Obras Públicas



**VISION** DALLAS  
**ZERO**

# Resumen de la presentación

- Descripción del proyecto
- Condiciones existentes
- Mejoras propuestas
- Próximos pasos
- Apéndice



# Planes y estudios anteriores

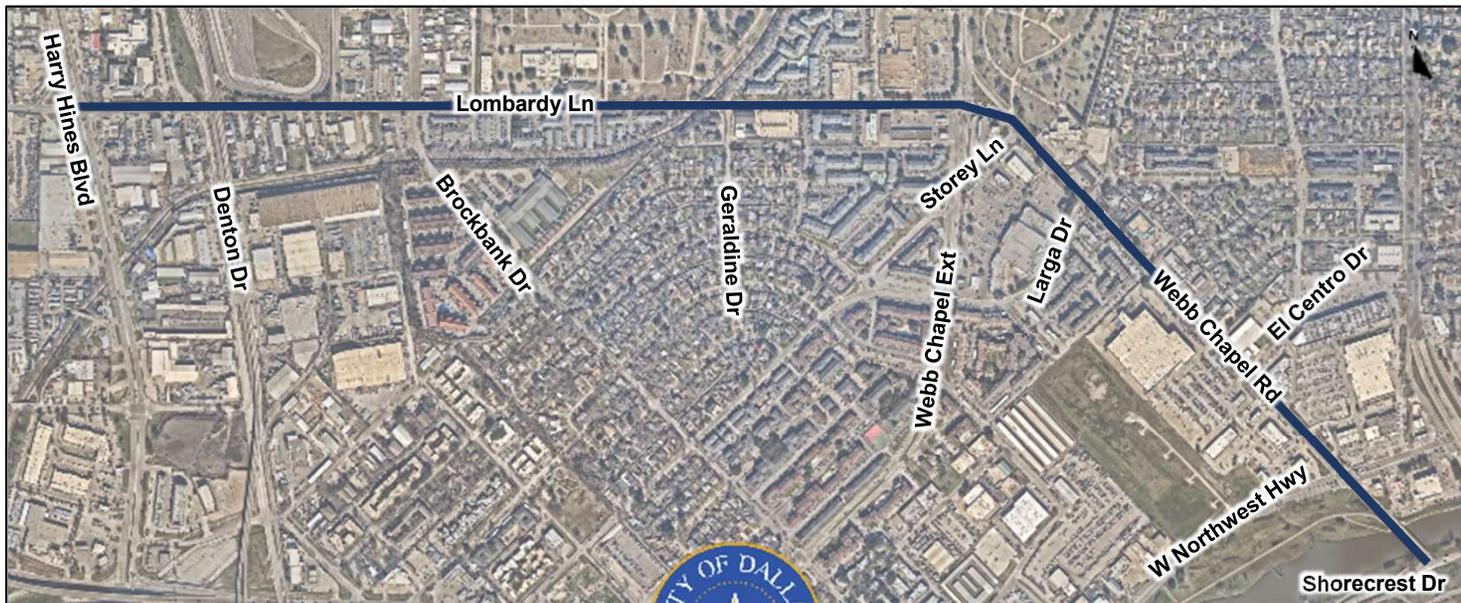
- **Red de Alta Lesividad Vision Zero (HIN):** Webb Chapel está incluida en la Red de Alta Lesividad Vehicular (HIN), y Lombardy está incluida tanto en la Red de Alta Lesividad Peatonal como Vehicular. Tanto Lombardy como Webb Chapel se encuentran en el 20% superior de las calles en la Red HIN. Lombardy ocupa el puesto 22 de 407 calles en la Red HIN.
- **Plan de Vialidad de la Ciudad de Dallas:** Tanto Lombardy Lane como Webb Chapel Road están clasificadas como **colectores comunitarios**.
- **Actualización del Plan de Bicicletas de Dallas:** No está incluido en el Plan de Bicicletas de 2023 como un corredor prioritario, pero se conecta con varios corredores prioritarios como Denton, Brockbank, Larga y Shorecrest Drive.
- **Plan del Área del Lago Bachman de NCTCOG:** El plan describe la necesidad de “aceras anchas y útiles” a lo largo de Webb Chapel y la instalación de carriles exclusivos para peatones y ciclistas en el puente de Webb Chapel sobre el Lago Bachman.



# Ubicaciones del estudio y objetivos

✓ Identify safety improvements to eliminate traffic fatalities and reduce severe injuries

✓ Evaluate and recommend walking and biking improvements to Bachman Lake Trail





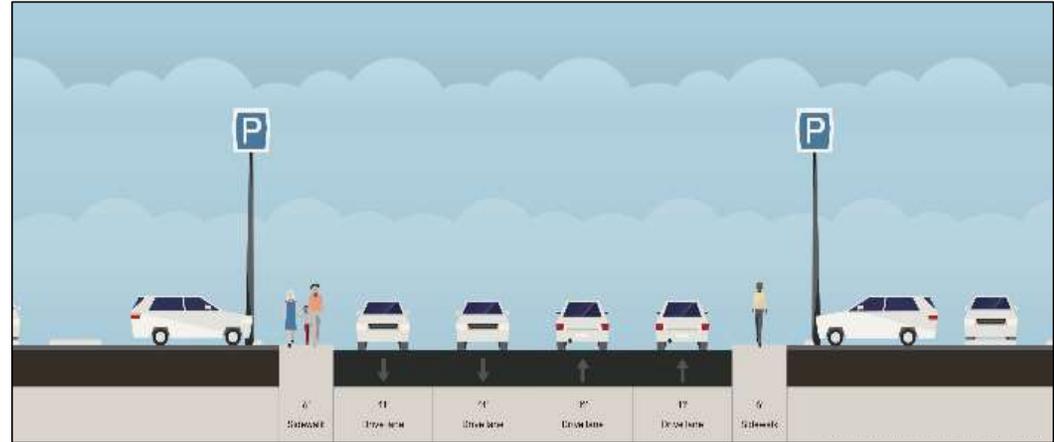
# Condiciones existentes



## Sección típica de Lombardy Lane

### Sección transversal existente

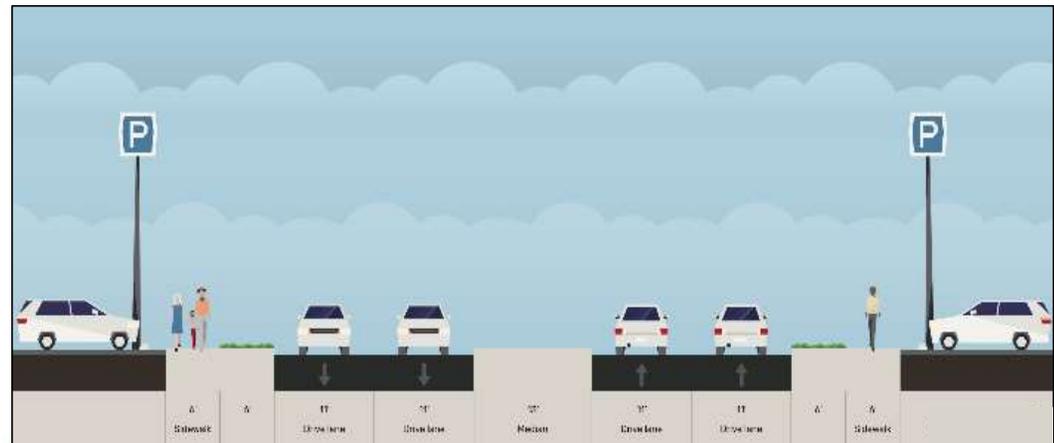
- 4 carriles sin divisores
- Aceras a ambos lados



## Sección típica de Webb Chapel

### Sección transversal existente

- 4 carriles divididos por una mediana elevada
- Aceras a ambos lados



# Velocidades

- Límite de velocidad: 35 mph
- Velocidades típicas en dirección oeste: 38-42 mph
- Velocidades típicas en dirección este: 37-42 mph
- Velocidades de operación **Altas** en Lombardy Lane entre Brockbank Dr y Webb Chapel Ext

## Speed Kills

Higher vehicle speeds increase the likelihood of a pedestrian fatality when struck by a vehicle.



20  
MPH



10% RISK OF DEATH OR SEVERE INJURY



30  
MPH



40% RISK OF DEATH OR SEVERE INJURY

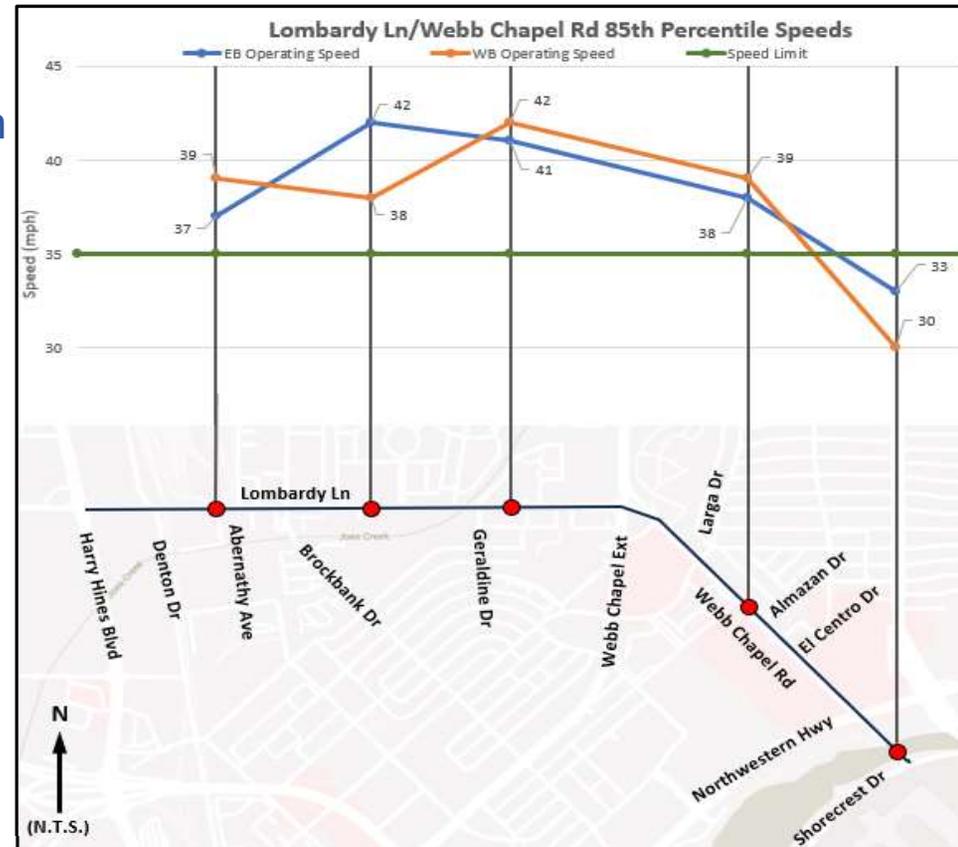


40  
MPH



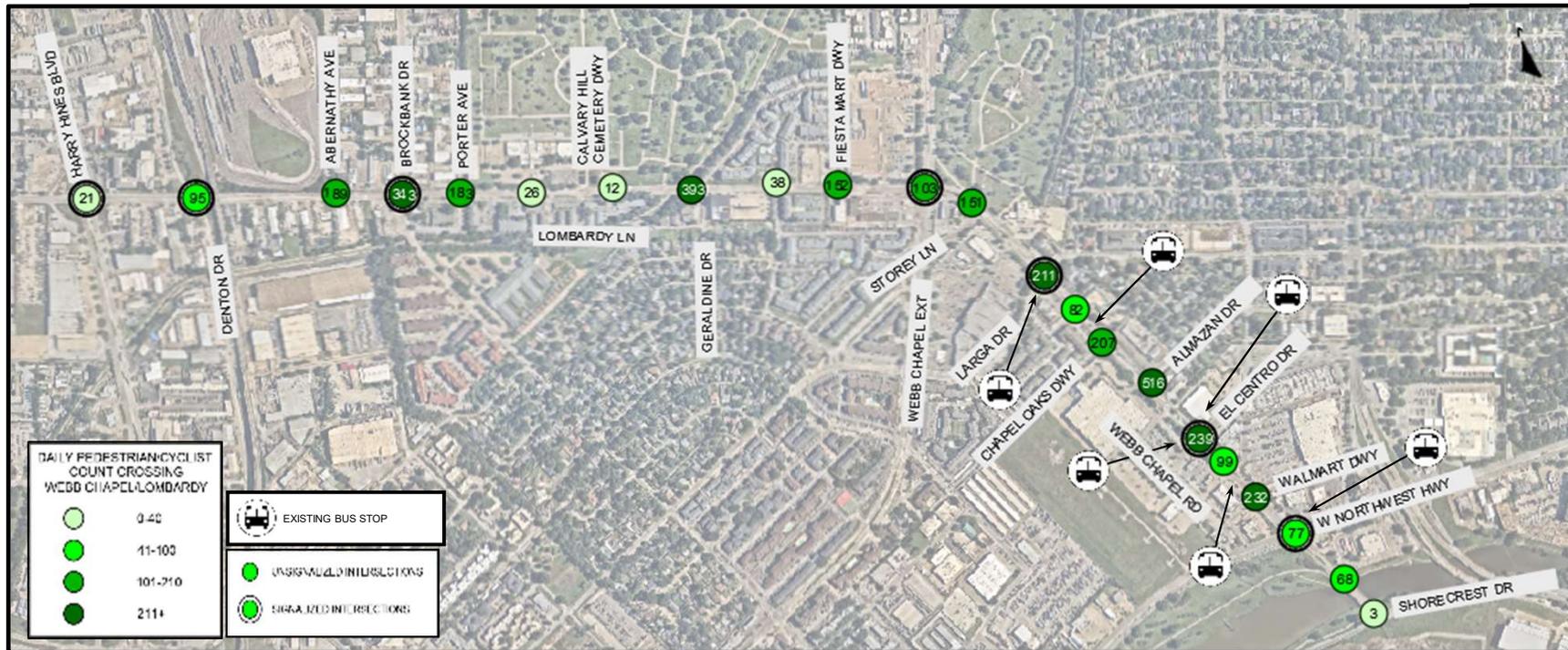
80% RISK OF DEATH OR SEVERE INJURY

Source: The Institute for Road Safety Research  
Fact Sheet: The relation between speed and pedestrian fatalities



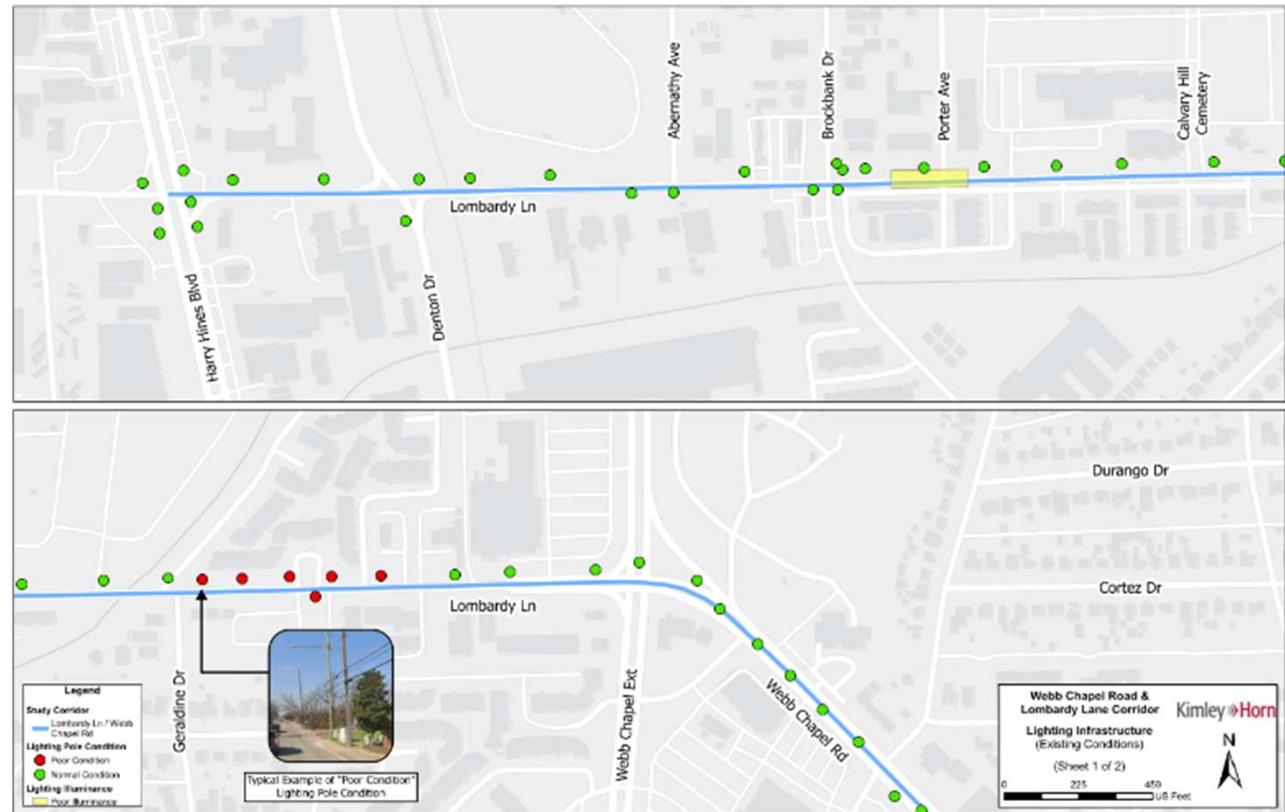
# Volúmenes de cruce de peatones/ciclistas

- **Altos volúmenes de peatones** cruzando tanto Lombardy Lane como Webb Chapel Road como Web
- **Varios generadores de peatones en la zona**, incluyendo apartamentos y comercios.
- **Ruta 020 del bus** se conecta con Bachman Station

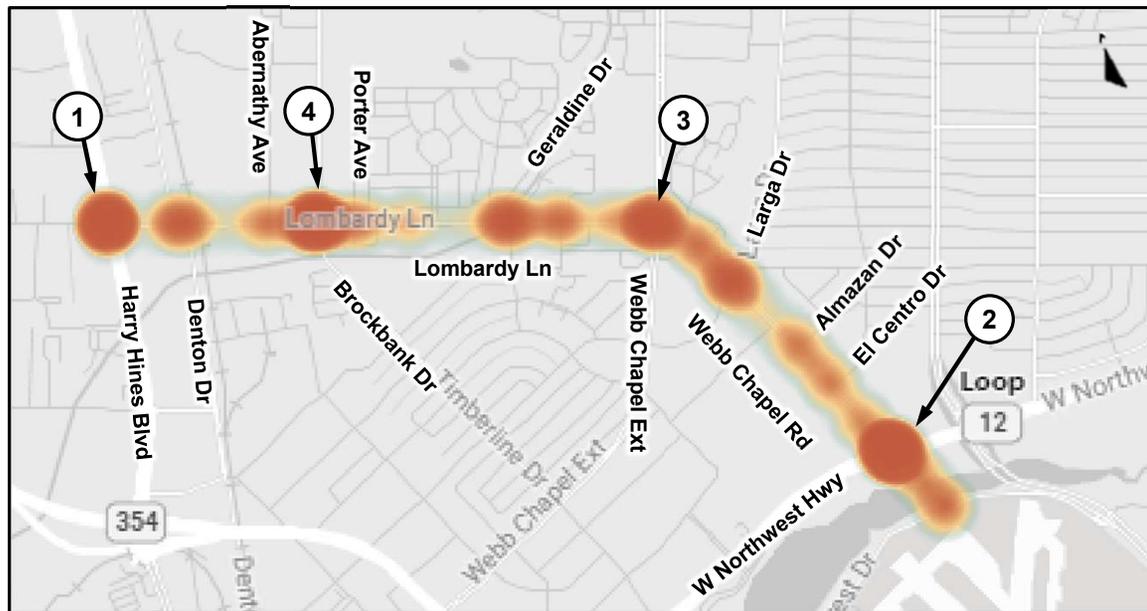


# Condiciones de iluminación

- La mayoría del corredor está bien iluminado con postes de iluminación en buen estado
- Un área entre Geraldine Dr y Webb Chapel Ext tiene postes en malas condiciones.
- Un corto tramo de Lombardy Ln con baja iluminación.
- Los postes de señalización están en buen estado a lo largo del corredor.



# Resumen de accidentes



**530 accidentes totales**

Desde enero de 2019 hasta diciembre de 2024



**16 accidentes de peatones y ciclistas**



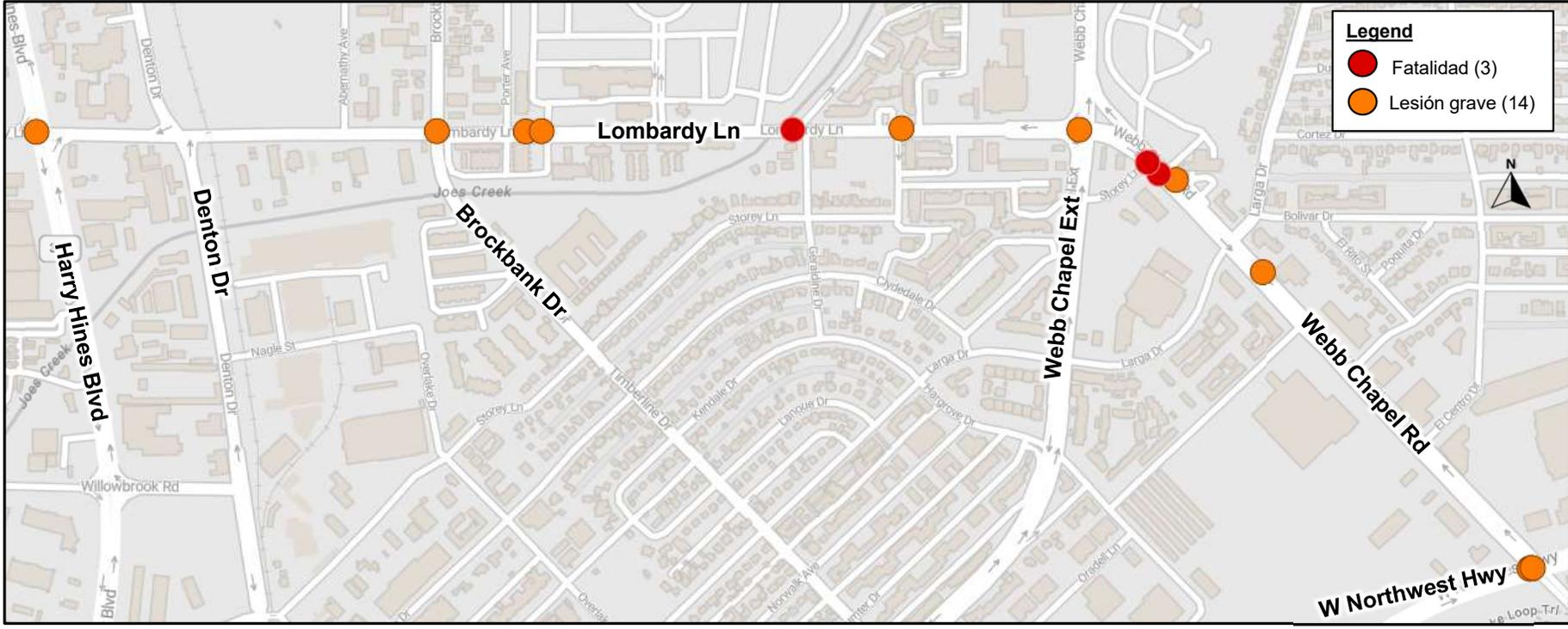
**17 Fatal or Serious Injury Crashes**

## Intersecciones con mayor número de accidentes:

- |   |   |
|---|---|
| <b>1</b> Harry Hines Blvd y Lombardy Ln<br>• 88 accidentes (1 severo) | <b>2</b> W Northwest Highway y Webb Chapel Rd<br>• 74 accidentes (4 severo) |
| <b>3</b> Webb Chapel Ext y Lombardy Ln<br>• 54 accidentes (2 severo)  | <b>4</b> Lombardy Ln y Brockbank Dr<br>• 36 accidentes (1 severo)           |



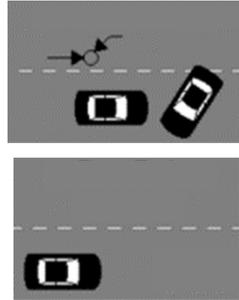
# Fatal and Serious Injury Crashes



# Fatal and Serious Injury Crashes

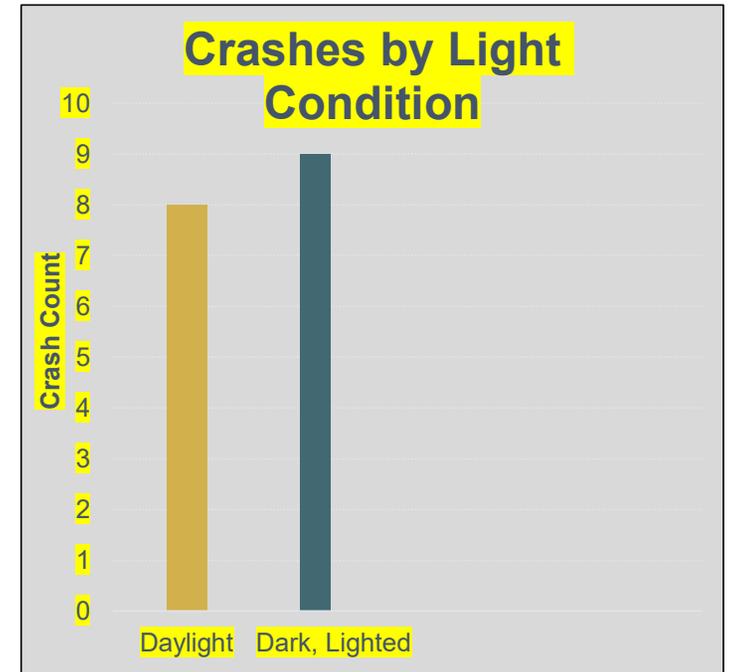
## 2 principales tipos de accidentes (Corredor completo):

1. Giro a la izquierda-41%
2. Accidente un solo vehículo- 41%

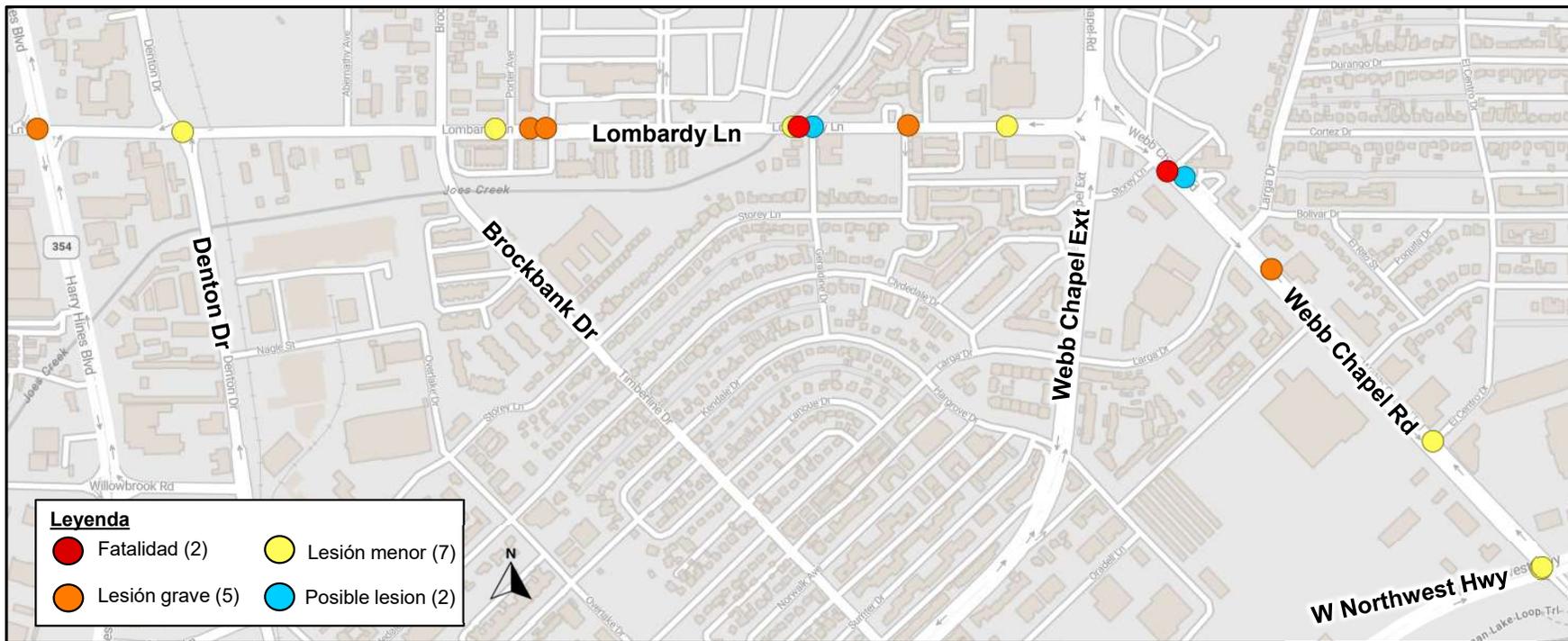


## 2 principales factores contribuyentes (Corredor completo)

1. No ceder derecho de paso – giro a la Izquierda– 29%
2. Pedestrian Failed to Yield ROW – 29%
3. Fallo en controlar la velocidad– 12%



# Accidentes de peatones/ciclistas



- **16 Accidentes de peatones/ciclistas** de enero de 2019 a diciembre de 2024
- Una fatalidad cerca de Storey Lane (2019)
- Una fatalidad cerca de Geraldine Drive (2024)



# Resumen de condiciones existentes

## Summary of Existing Issues/Opportunities

1. Grandes volúmenes de peatones/ciclistas cruzando Lombardy y Webb Chapel a lo largo del corredor
2. La iluminación es generalmente adecuada, pero tiene una zona de baja iluminación cerca de Porter Ave
3. Los choques fatales y de lesiones graves ocurrieron alrededor de los cruces no protegidos a lo largo del corredor.
4. Las velocidades del percentil 85 a lo largo del corredor son más altas que el límite de velocidad **and dangerous for pedestrians**
5. Los choques al girar a la izquierda fueron un factor prominente a lo largo del corredor
6. Alta cantidad de accidentes de peatones/ciclistas a lo largo del corredor





# Mejoras propuestas



# Mejoras propuestas

- **Mejorar las aceras y la iluminación (addresses issues 1,2)**

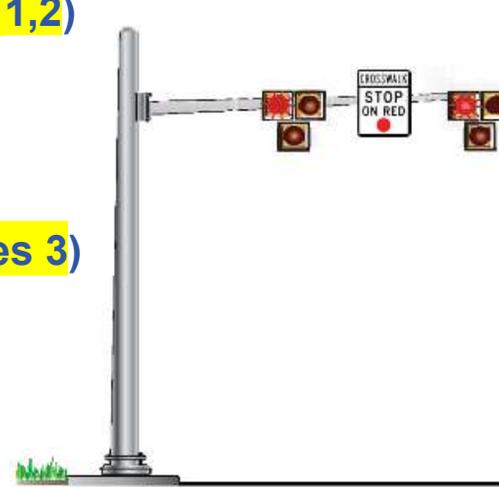
- Ampliar/pavimentar de nuevo aceras deficientes
- Instalar iluminación adicional para iluminar la calle y la acera

- **Enhanced Pedestrian Crossings(addresses issues 3)**

- Webb Chapel y la entrada de Chapel Oaks
- Webb Chapel y cerca de entrada de Walmart
- Lombardy Lane y Abernathy Avenue
- Lombardy Lane y Este de Porter Avenue
- Lombardy Lane y Oeste de Geraldine Drive
- Lombardy Lane y la entrada de Fiesta Mart

- **Nuevo semáforo**

- Webb Chapel y Shorecrest Drive (requisitos en 2030 y 2045)



Señal Híbrida para Peatones(PHB)



Señal Rectangular de Destellos Rápidos(RRFB)

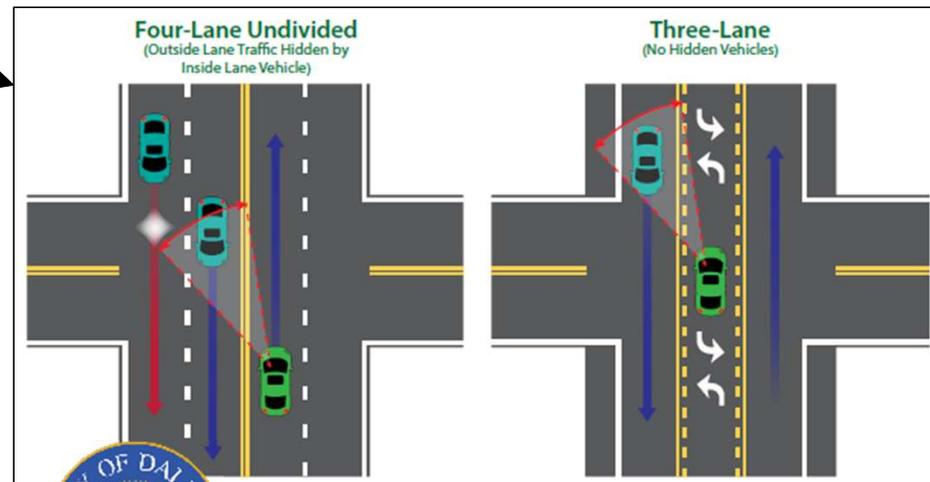
\*\*Una PHB (Señal Híbrida para Peatones) es un dispositivo de control de tráfico que ayuda a los peatones a cruzar las calles de manera segura al detener el tráfico y otorgarles el derecho de paso.  
\*\*\*Una RRFB (Señal Rectangular de Destellos Rápidos) es un dispositivo de control de tráfico que ayuda a los peatones a cruzar las calles de manera segura al advertir al tráfico sobre la presencia de peatones en el paso peatonal.



# Mejoras propuestas - Reducción de carriles

## Beneficios

- **Crucero más fácil para el tráfico de calles secundarias** para conductores y peatones que cruzan el corredor (**addresses issue 6**)
  - Menos carriles para cruzar
- **Giros a la izquierda más seguros** para entrar y salir de calles secundarias y entradas de vehículos (**addresses issue 5**)
- **Reducción del tráfico** – una sección transversal más estrecha reducirá las velocidades (**addresses issue 4**)
- Recuperación del espacio transversal para un **Camino de Uso Compartido (SUP)**
  - Espacio adicional para áreas de separación entre peatones y el tráfico vehicular



# Lombardy Lane - Reducción de carriles

## Sección transversal propuesta

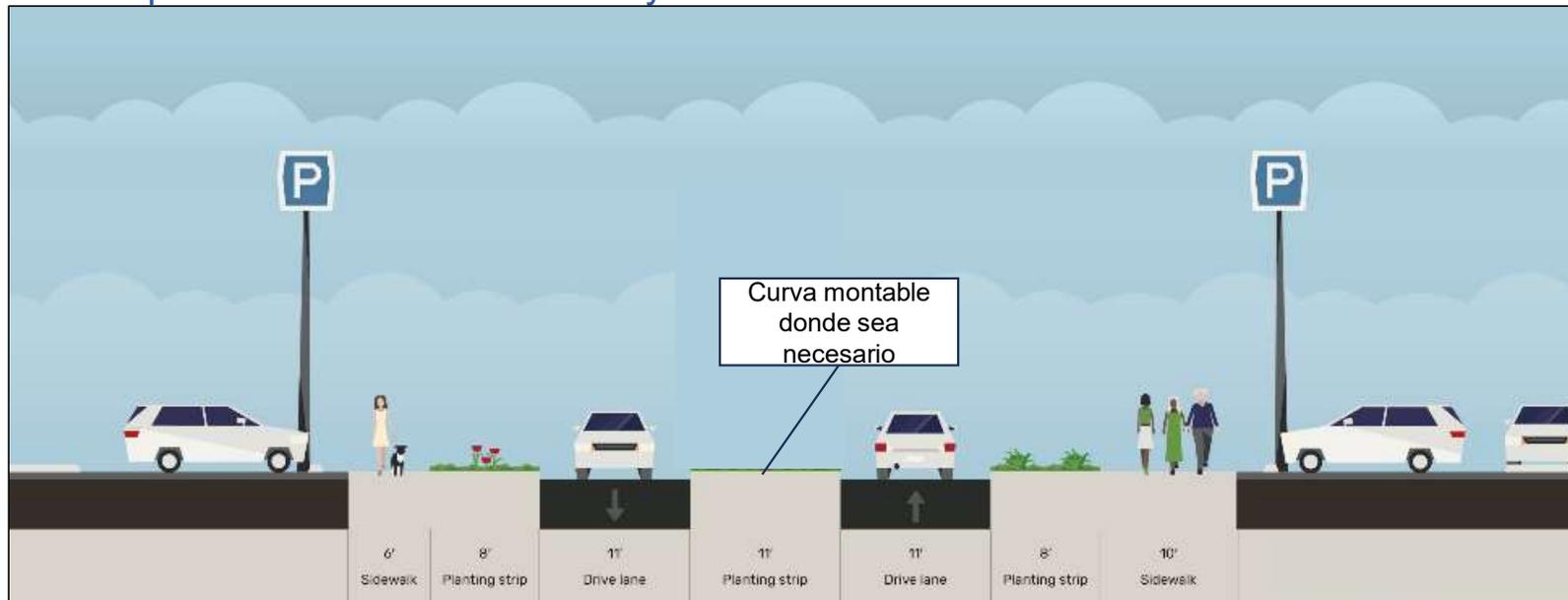
- 2 carriles con un carril central para giros a la izquierda en ambos sentidos
- Camino de uso compartido en el lado norte
- Acera en el lado sur
- Zona de separación entre la acera/SUP y la carretera



# Webb Chapel Road (Webb Chapel Extension to El Centro Drive)- Reducción de carriles

## Sección transversal propuesta

- 2 carriles con un carril central para giros a la izquierda en ambos sentidos
- Camino de uso compartido en el lado sur
- Aceras en el lado norte
- Zona de separación entre la acera/SUP y la carretera

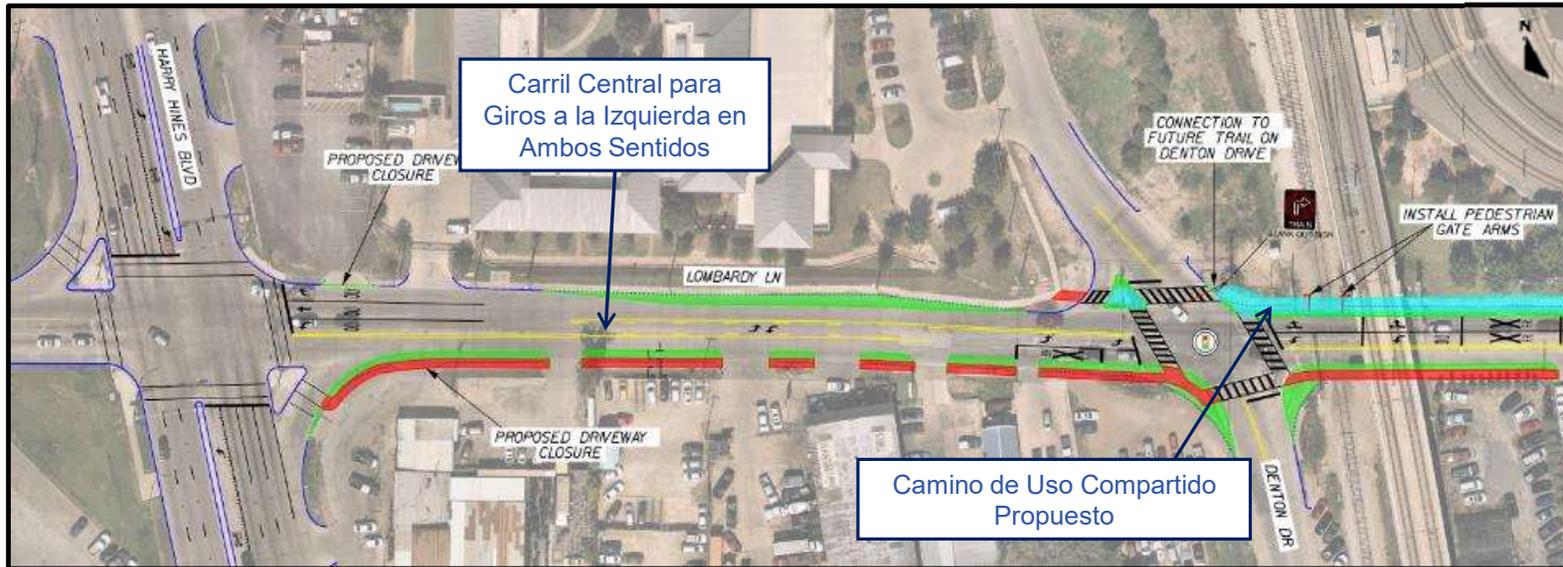


# Resumen del análisis de tráfico

- Se supuso una tasa de crecimiento del tráfico del 0.5% proyectando el tráfico hasta 2045
- Incluso con la conversión de la carretera propuesta, todo el corredor será **por debajo de la capacidad** en 2045 durante **todas las horas del día**
- Todas las intersecciones funcionarán a **LOS D o mejor en 2045** durante las horas pico



# Harry Hines Blvd a Denton Dr



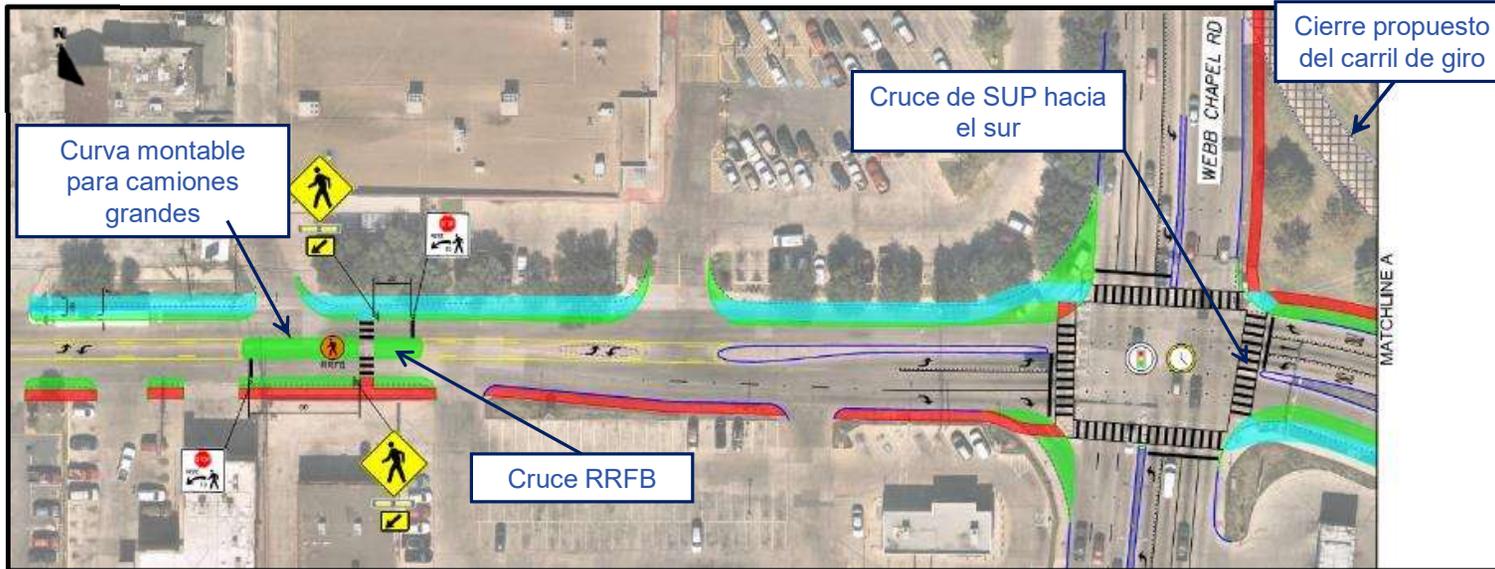
Ubicación a lo largo del Corredor



## LEGEND

- EXISTING CURB
- EXISTING CURB TO BE REMOVED
- SIDEWALK IMPROVEMENTS
- SHARED USE PATH IMPROVEMENT
- CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS
- EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS
- PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS
- PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
- PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)
- RECTANGULAR RAPID - FLASHING BEACON (RRFB)
- EXISTING BUS STOP
- EXISTING FIRE HYDRANT
- PROPOSED PAVEMENT REMOVAL

# Lombardy en Webb Chapel Ext



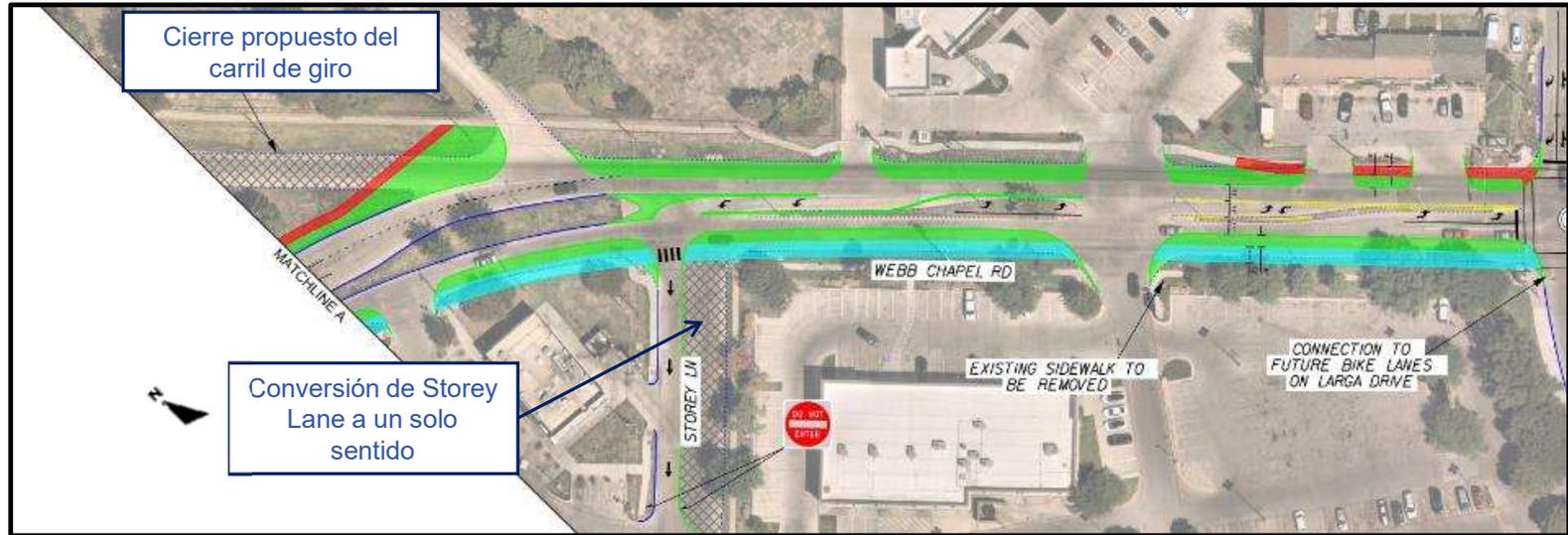
LEGEND	
	EXISTING CURB
	EXISTING CURB TO BE REMOVED
	SIDEWALK IMPROVEMENTS
	SHARED USE PATH IMPROVEMENT
	CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS
	EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS
	PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS
	PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
	PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)
	RECTANGULAR RAPID - FLASHING BEACON (RRFB)
	EXISTING BUS STOP
	EXISTING FIRE HYDRANT
	PROPOSED PAVEMENT REMOVAL



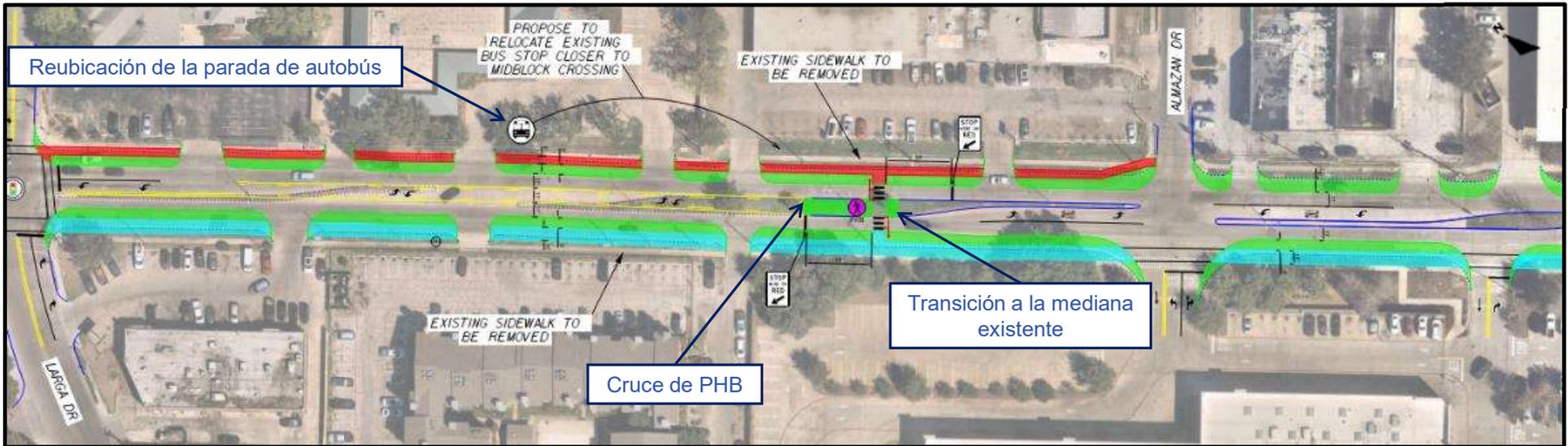
# Storey Lane en Webb Chapel Rd

## LEGEND

-  EXISTING CURB
-  EXISTING CURB TO BE REMOVED
-  SIDEWALK IMPROVEMENTS
-  SHARED USE PATH IMPROVEMENT:
-  CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS
-  EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS
-  PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS
-  PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
-  PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)
-  RECTANGULAR RAPID - FLASHING BEACON (RRFB)
-  EXISTING BUS STOP
-  EXISTING FIRE HYDRANT
-  PROPOSED PAVEMENT REMOVAL



# Larga Dr a El Centro Dr

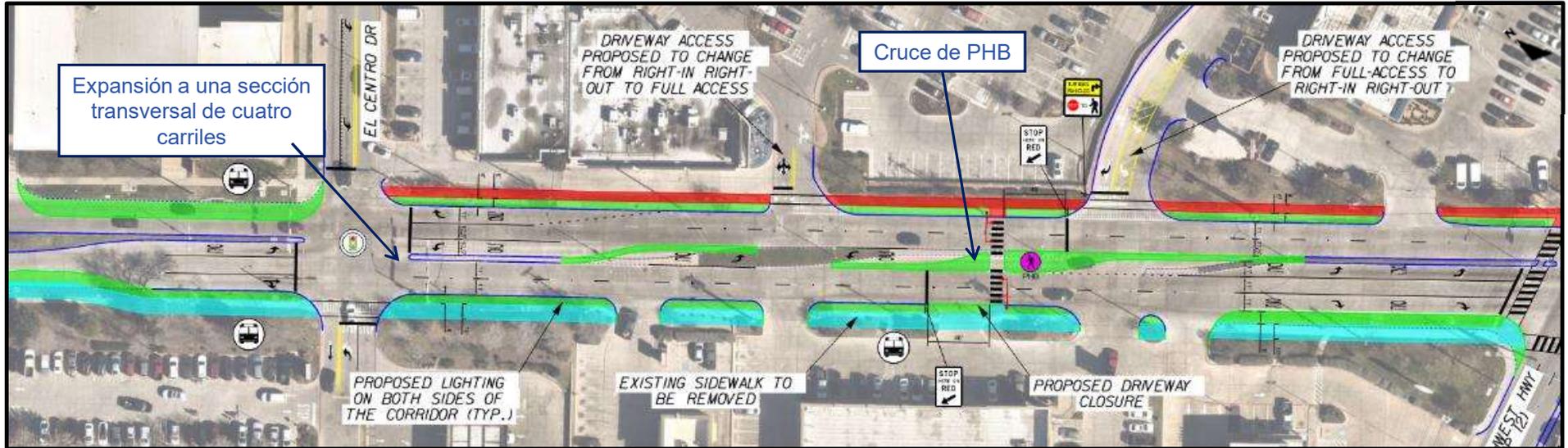


## LEGEND

-  EXISTING CURB
-  EXISTING CURB TO BE REMOVED
-  SIDEWALK IMPROVEMENTS
-  SHARED USE PATH IMPROVEMENTS
-  CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS
-  EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS
-  PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS
-  PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
-  PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)
-  RECTANGULAR RAPID - FLASHING BEACON (RRFB)
-  EXISTING BUS STOP
-  EXISTING FIRE HYDRANT
-  PROPOSED PAVEMENT REMOVAL



# El Centro Dr a W Northwest Hwy



## LEGEND

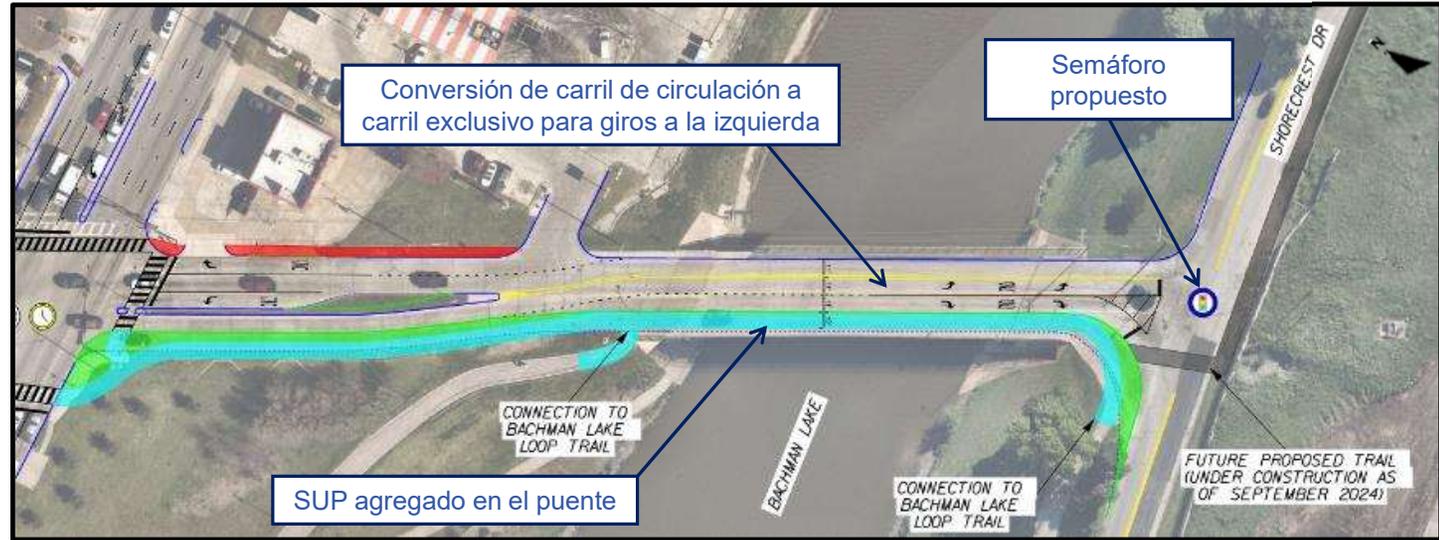
- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | EXISTING CURB   |  | PROPOSED TRAFFIC SIGNAL                  |
|  | EXISTING CURB TO BE REMOVED                               |  | PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)  |
|  | SIDEWALK IMPROVEMENTS                                     |  | RECTANGULAR RAPID-FLASHING BEACON (RRFB) |
|  | SHARED USE PATH IMPROVEMENTS                              |  | EXISTING BUS STOP                        |
|  | CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS                                  |  | EXISTING FIRE HYDRANT                    |
|  | EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS |  | PROPOSED PAVEMENT REMOVAL                |
|  | PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS                       |  |  |



# Storey Lane en Webb Chapel Rd

## LEGEND

-  EXISTING CURB
-  EXISTING CURB TO BE REMOVED
-  SIDEWALK IMPROVEMENTS
-  SHARED USE PATH IMPROVEMENT:
-  CURB/MEDIAN IMPROVEMENTS
-  EXISTING SIGNAL WITH PROPOSED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS
-  PROPOSED SIGNAL TIMING IMPROVEMENTS
-  PROPOSED TRAFFIC SIGNAL
-  PROPOSED PEDESTRIAN HYBRID BEACON (PHB)
-  RECTANGULAR RAPID - FLASHING BEACON (RRFB)
-  EXISTING BUS STOP
-  EXISTING FIRE HYDRANT
-  PROPOSED PAVEMENT REMOVAL



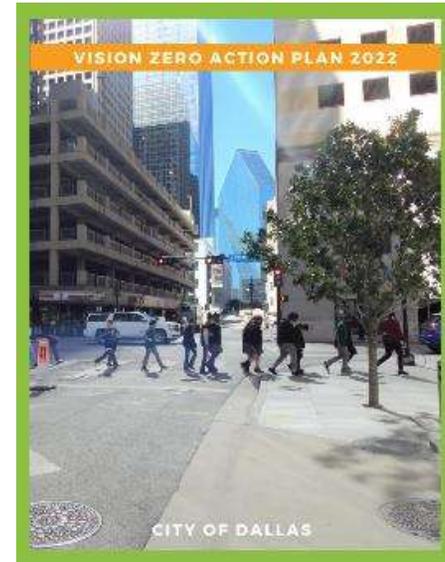
# Resumen de las mejoras propuestas

Resumen de las mejoras	
Medias a Corto-Medio plazo	Largo plazo
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conversión de la carretera - Señalización en pavimento</b> de una sección de 4 carriles no divididos a una sección de 3 carriles</li> <li>• <b>Mejoras en el tiempo de los semáforos</b> en intersecciones clave</li> <li>• <b>Cruces RRFB</b> en Abernathy Avenue, al este de Porter Avenue, al oeste de Geraldine Drive y en la entrada de Fiesta Mart</li> <li>• Solucionar la falta de alumbrado publico cerda de Porter Ave</li> <li>• Actualizar los cruces peatonales y senalizacion de carriles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conversión de la carretera</b> de 4 carriles no divididos a una <b>sección de 3-carriles</b> con un <b>camino de uso compartido</b> en lados alternos de Lombardy Lane &amp; Webb Chapel Extension</li> <li>• <b>Instalar PHB</b> en la entrada de Chapel Oaks y cerca de la entrada de Walmart</li> <li>• <b>Reubicación de la parada de autobús existente</b> del sur de Larga Drive a la PHB propuesta en la entrada de Chapel Oaks</li> <li>• <b>Mejorar la infraestructura de los semáforos</b> e implementar mejoras con <b>flechas amarillas intermitentes</b> en intersecciones clave</li> <li>• <b>Mejoras en las aceras</b> a lo largo del corredor</li> <li>• <b>Construir un nuevo semáforo</b> en Shorecrest Drive</li> </ul>



# Reflexiones finales

- El corredor tiene una **gran cantidad de tráfico peatonal** y **pocos cruces seguros**.
- **La conversión de la carretera** mejora **la seguridad del corredor** y la accesibilidad para **los peatones y ciclistas**.
- **La conversión de la carretera** conduce a una capacidad vehicular aceptable y a restricciones en el nivel de servicio (LOS) durante las horas pico.
- Prioriza la **utilidad peatonal sobre la movilidad vehicular**.
- Las mejoras apoyan el **Plan Vision Zero de la Ciudad de Dallas**





# Próximos pasos



# Preguntas y respuestas, y comentarios

Se aceptarán comentarios hasta el 23 de marzo. Ingrese sus comentarios utilizando el código QR.



## Página web del proyecto:

[https://dallascityhall.com/departments/transportation/Pages/webbchapel\\_lombardy.aspx](https://dallascityhall.com/departments/transportation/Pages/webbchapel_lombardy.aspx)

## URL de la encuesta:

<https://forms.office.com/g/xwkf9Aqmmk>



# Apéndice



# Crecimiento esperado en el futuro

## Tasa histórica de crecimiento del tráfico

Year	57U1971 - Lombardy East of Harry Hines	57HP5378- Lombardy East of Denton	57U2075 - Lombardy West of Webb Chapel	57U2075 - Webb Chapel East of Webb Chapel	57U2063 - Webb Chapel North of Shorecrest	TOTAL	Avg Annual Growth	
2019	9,504	10,912	6,669	9,849	9,773	46,707	-5.12%	
2014	12,228	12,787	13,375	11,685	10,660	60,735	-2.85%	
2009	15,290	14,580	15,530	13,380	11,400	70,180	-1.93%	
2004	18,610	14,970	18,430	15,580	9,790	77,380	-----	
<b>Growth</b>	-4.38%	-2.09%	-6.55%	-3.01%	-0.01%	<b>Average</b>	-3.53%	
<b>Average</b>							<b>Assumed</b>	0.50%

## Tasa proyectada de crecimiento del tráfico en el futuro



## Levels of Service (LOS)



Level of Service A



Level of Service D



Level of Service B



Level of Service E



Level of Service C



Level of Service F

## ¿Qué es LOS?

Level of Service	Signalized Intersection Average Total Delay (sec/veh)
A	$\leq 10$
B	$> 10$ and $\leq 20$
C	$> 20$ and $\leq 35$
D	$> 35$ and $\leq 55$
E	$> 55$ and $\leq 80$
F	$> 80$

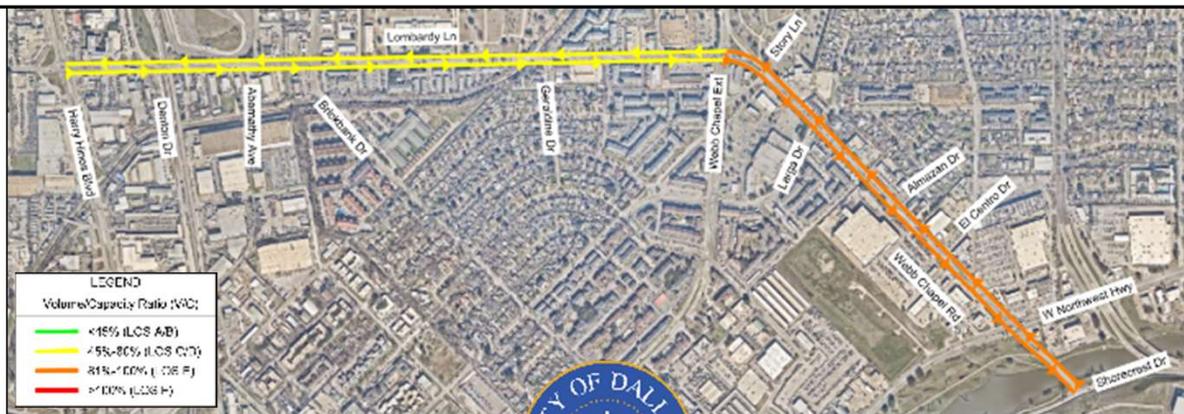


# Capacidad vial de Lombardy/Webb Chapel (2045)

## AM Hora pico



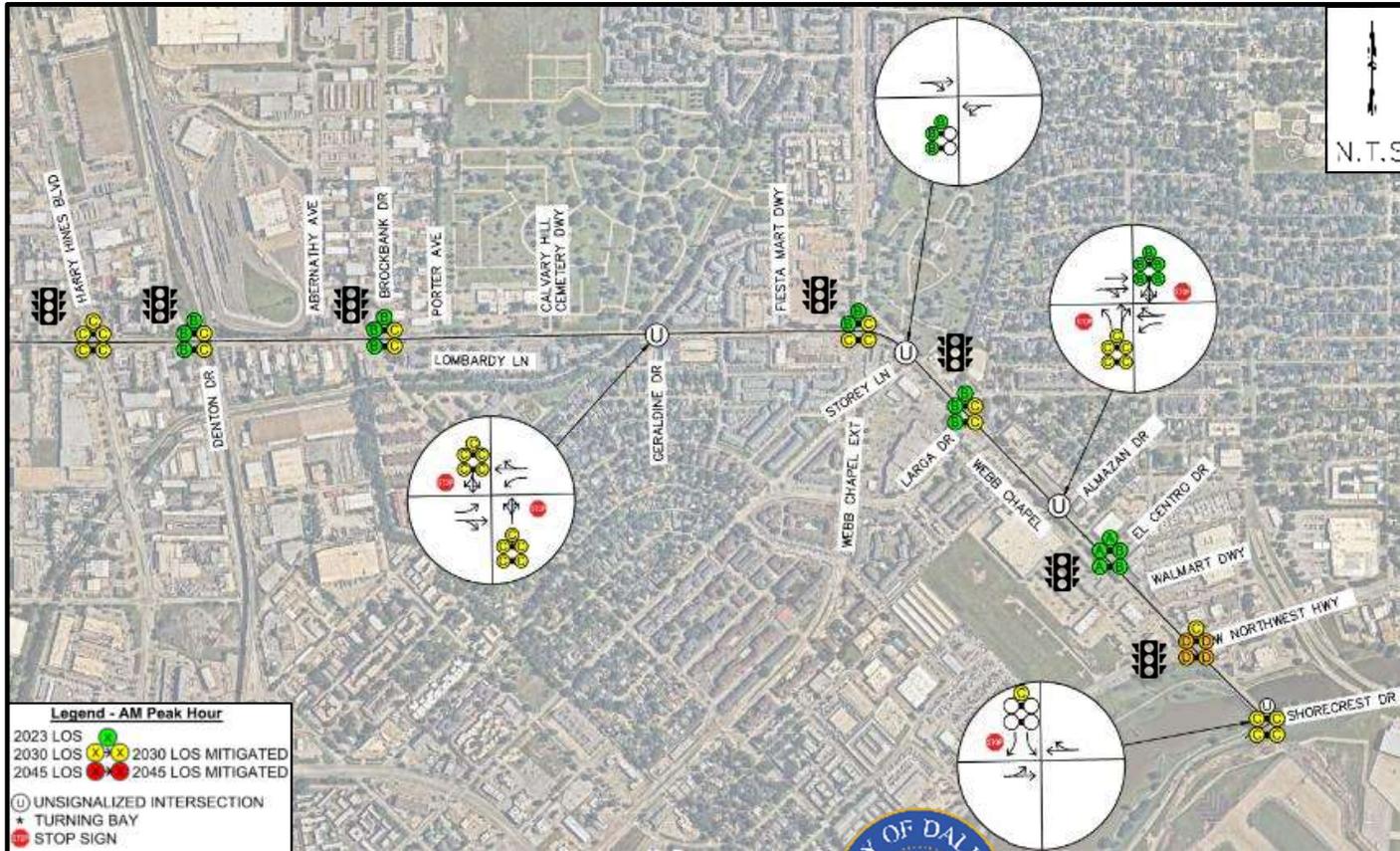
## PM Hora pico



Resultados mostrados  
 para las proyecciones  
 de tráfico de 2045

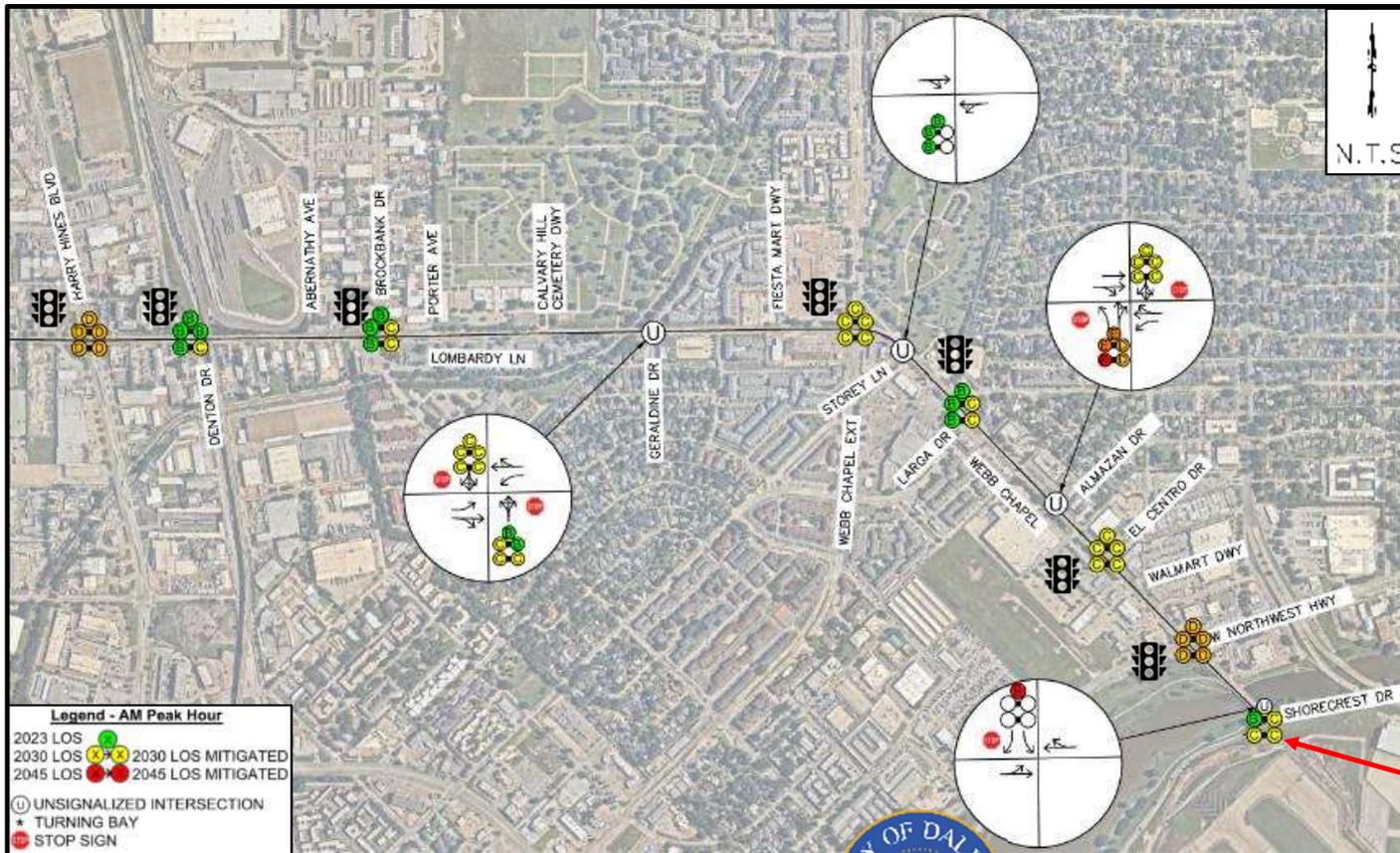


# Evaluación del LOS de intersección durante la hora pico AM



Se proyecta que **todas las** intersecciones funcionarán con un **LOS D o mejor** durante la **hora pico AM en 2045**, con la **conversión de la carretera** y los ajustes en la sincronización de los semáforos.

# Evaluación del LOS de intersección durante la hora pico PM



Se proyecta que **todas las** intersecciones funcionarán con un **LOS D o mejor** durante la **hora pico PM en 2045**, con la **conversión de la carretera** y los ajustes en la sincronización de los semáforos.

**Webb Chapel en Shorecrest**  
Semáforo en progreso. Mejora el LOS de F a C.

