

# Estudio del Corredor de Beacon St/ Graham Ave Abrams Rd a Winslow Ave

Reunión pública

16 de octubre de 2024

---

---

Departamento de Transporte y Obras  
Públicas de la Ciudad de Dallas



# Resumen de la presentación

- Contexto
- Condiciones actuales
- Crecimiento futuro y capacidad
- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Estudio del corredor de la avenida Grand
- Próximos pasos



# Ubicación y objetivo del estudio

- ✓ Evaluar las opciones para instalar un espacio para bicicletas que conecte el sendero de Santa Fe con las tiendas de la avenida Grand, el parque Samuel-Grand y el sendero de Trinity Forest



- ✓ Analizar las opciones y los pros y contras de convertir las calles Beacon y Graham de un solo sentido a doble sentido

- ✓ Seleccionar una configuración para avanzar a la ingeniería detallada e implementación





Beacon Street

STOP

# Contexto

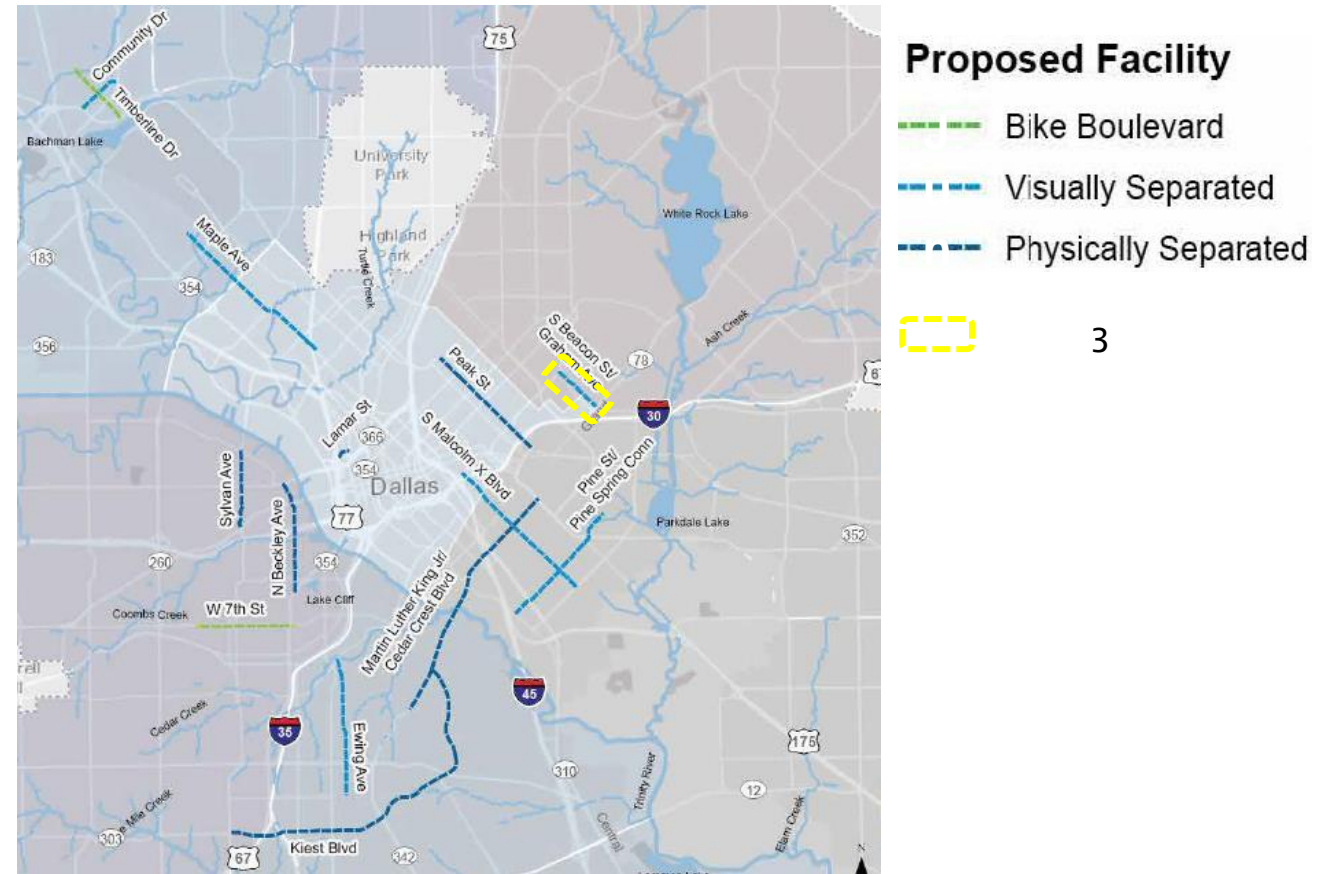


# Actualización del Plan de Bicicletas de Dallas (Borrador)

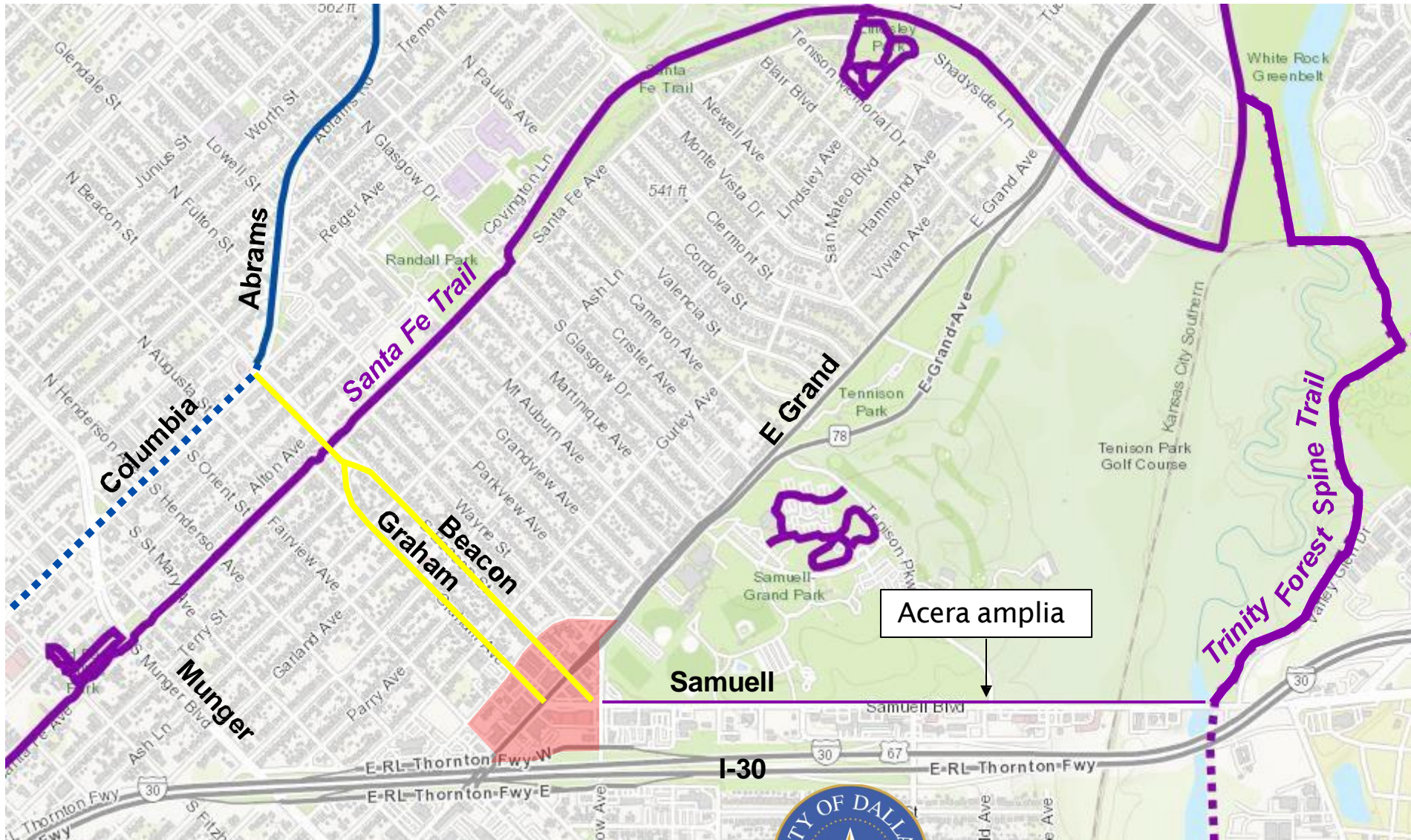
- El último borrador de la actualización del Plan de Bicicletas de Dallas identifica los carriles para bicicletas en Beacon y Graham como uno de los 15 Proyectos Prioritarios para su implementación.
- Existen muchas opciones y retos al implementar estos carriles para bicicletas, por lo cual se requiere un estudio más detallado



<http://www.bit.ly/DALLASBIKEPLAN2024>

Principales 15 Proyectos Prioritarios (Borrador - Junio 2023)



# Conexiones para bicicletas






-  Corredor de estudio
-  Comercios de Grand Ave (aprox. límites)

## Instalaciones de bicicletas existentes

-  Carriles para bicicletas
-  Carriles para bicicletas físicamente separados
-  Sendero

## Instalaciones de bicicletas financiadas

-  Carriles para bicicletas
-  Carriles para bicicletas físicamente separados
-  Sendero



# Conversiones de calles de un sentido a doble sentido

- En los últimos años ha habido mucho interés en convertir calles de un sentido a doble sentido.
  - Haskell y Peak – estudio en curso
  - Tyler y Polk – recientemente convertidas
  - Elm y Commerce en Deep Ellum – proyecto en desarrollo
  - McKinney y Cole – proyecto en desarrollo
- Por lo tanto, se incluyó un análisis de viabilidad para conversiones de un sentido a doble sentido en el alcance de este estudio



# Alcance de este estudio

- Análisis de las condiciones existentes: examinar datos de accidentes, volúmen de tráfico, patrones de viaje de origen-destino, estado de la infraestructura
- Análisis de alternativas: evaluar diferentes opciones que podrían reducir el número de carriles, convertir calles de un solo sentido a doble sentido, cambiar la configuración de intersecciones, etc.
- Recopilar opiniones del público ← Estamos aquí
- Finalizar recomendaciones: a corto y largo plazo







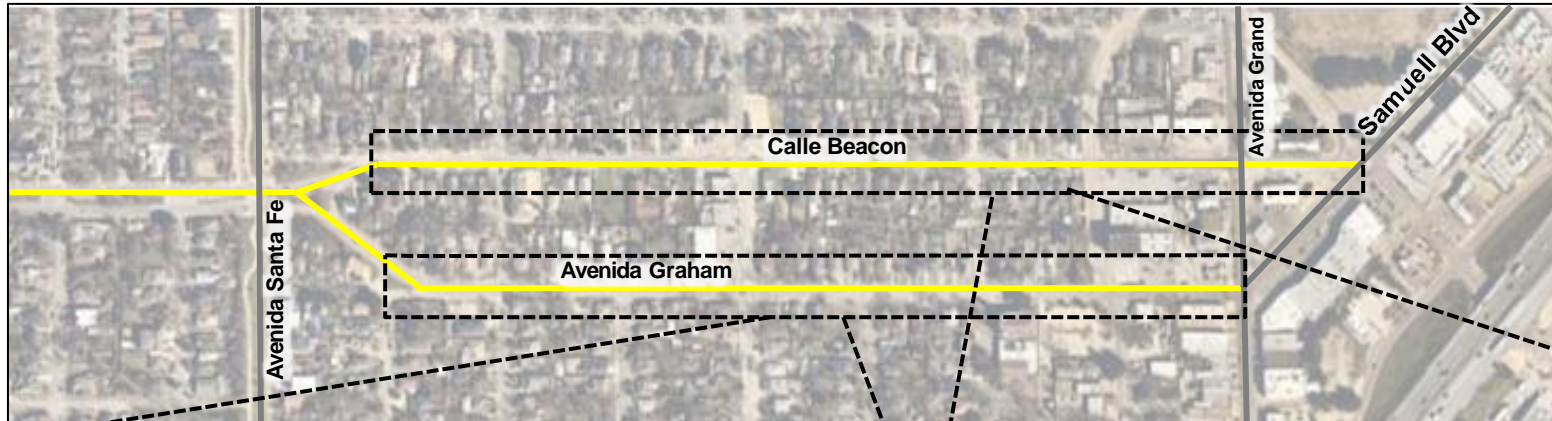
S Beacon  
Purley

STOP

# Condiciones actuales

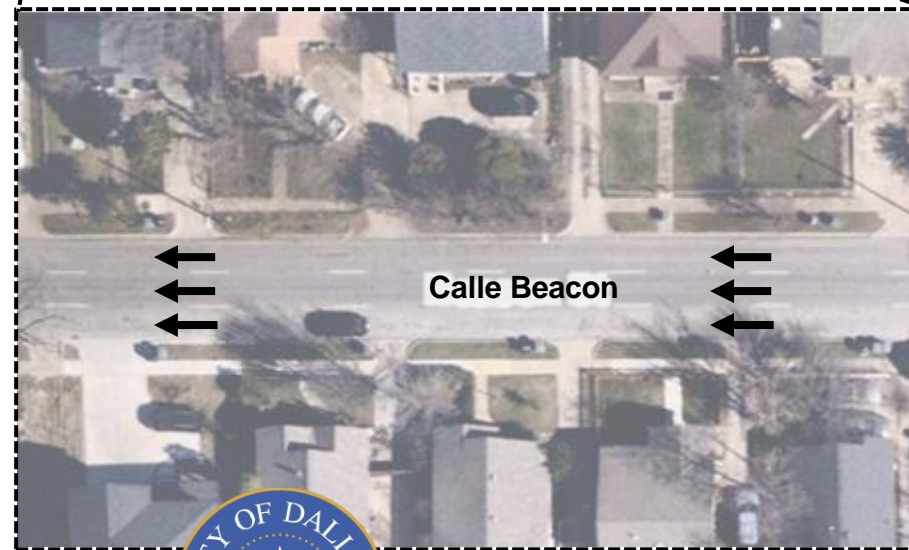
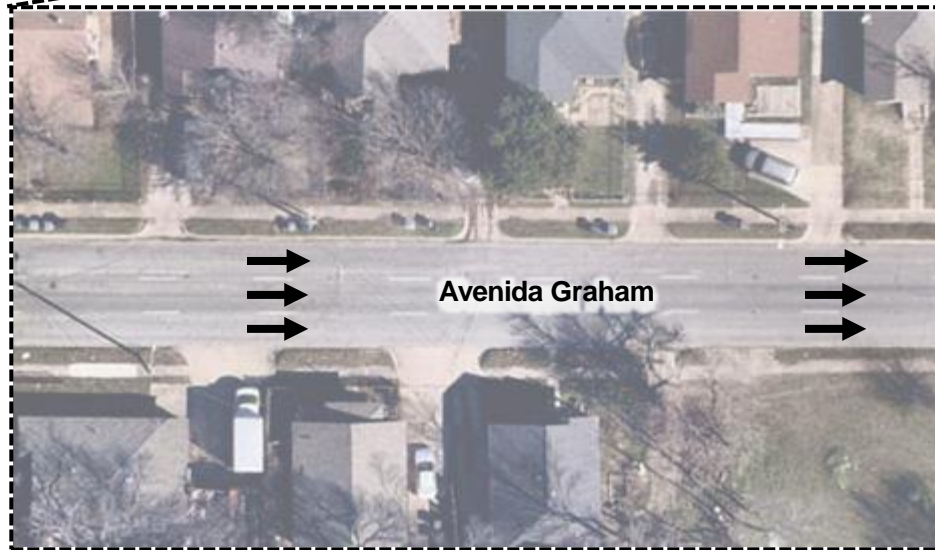


# Secciones transversales existentes: calles de un solo sentido



Entre Santa Fe y Samuel/Grand, las calles del corredor del proyecto son de **un solo sentido** con **3 carriles** en cada dirección

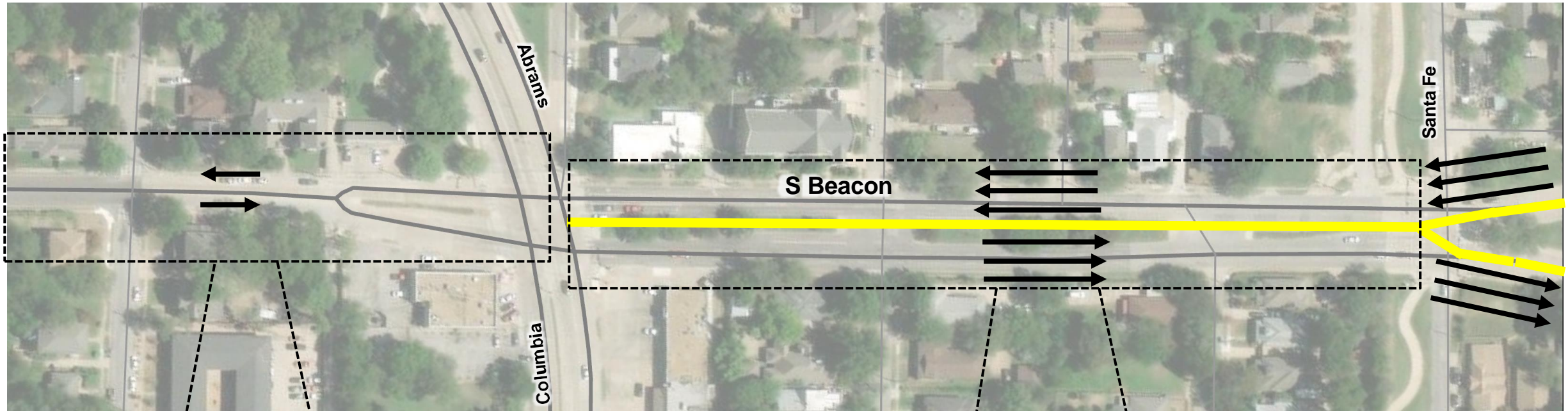
Graham Ave- Tráfico hacia el sur  
Beacon St - Tráfico hacia el norte



*La zona circundante es principalmente residencial unifamiliar; sin embargo, el corredor soporta al menos un **90%** del tráfico, o "**tráfico de atajo**", durante las horas pico.*



# Secciones transversales existentes: calles de doble sentido



Al norte del estudio del corredor, N Beacon se reduce a **1 carril** en cada dirección.

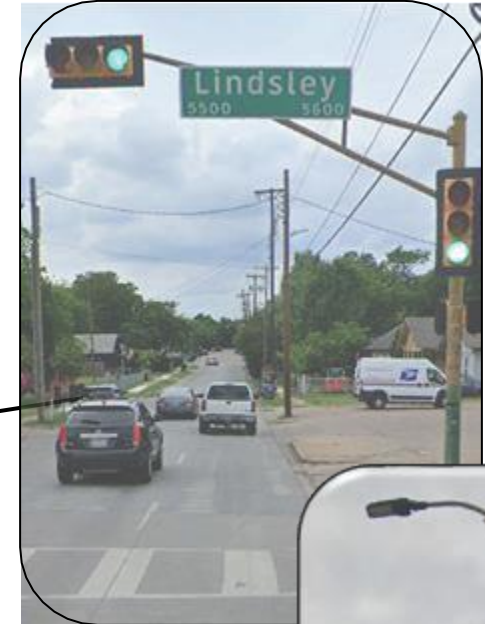
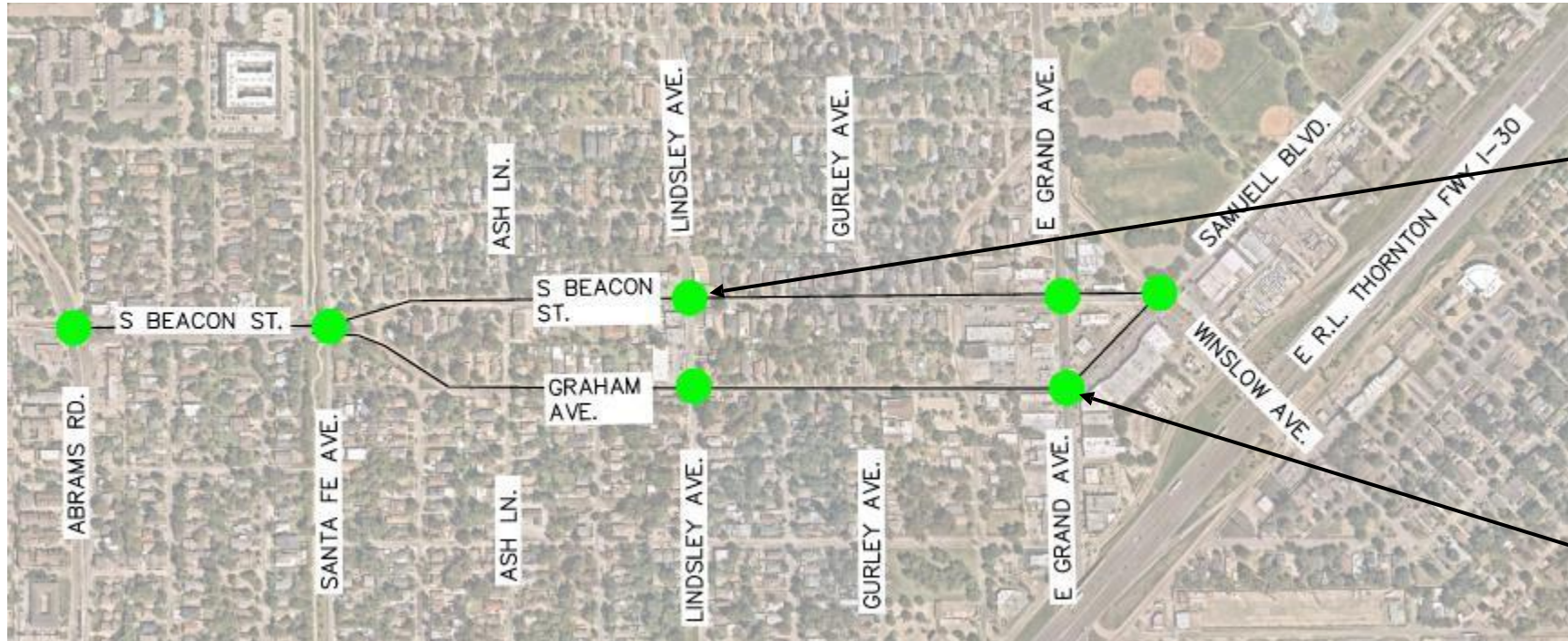
En el estudio del corredor entre Columbia/Abrams y Santa Fe, las calles del proyecto son de **doble sentido con 3 carriles** en cada dirección



# Deficiencias en las aceras



# Deficiencias en los semáforos

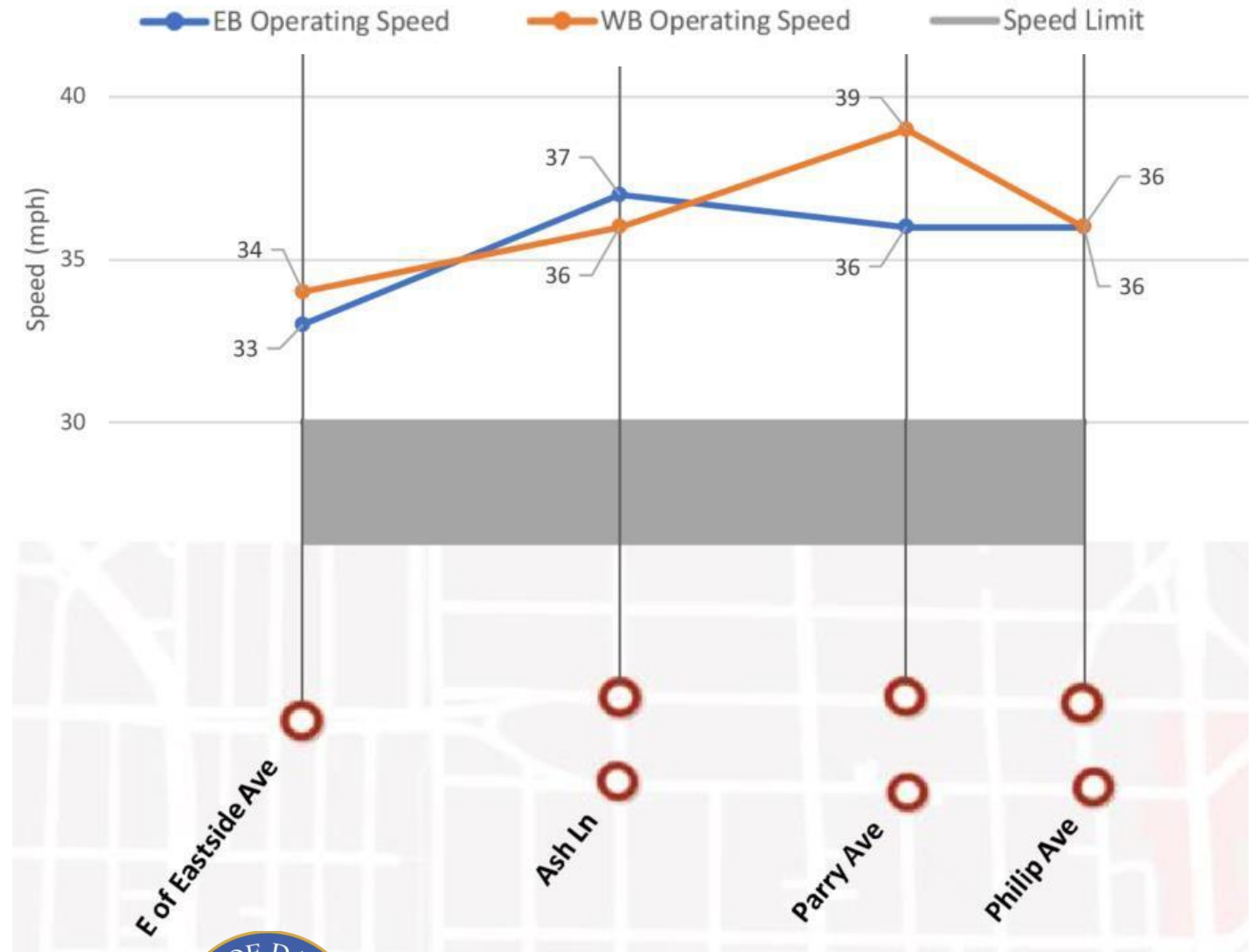


Ejemplos de la infraestructura de señales antigua o deficiente en los corredores



# Velocidades

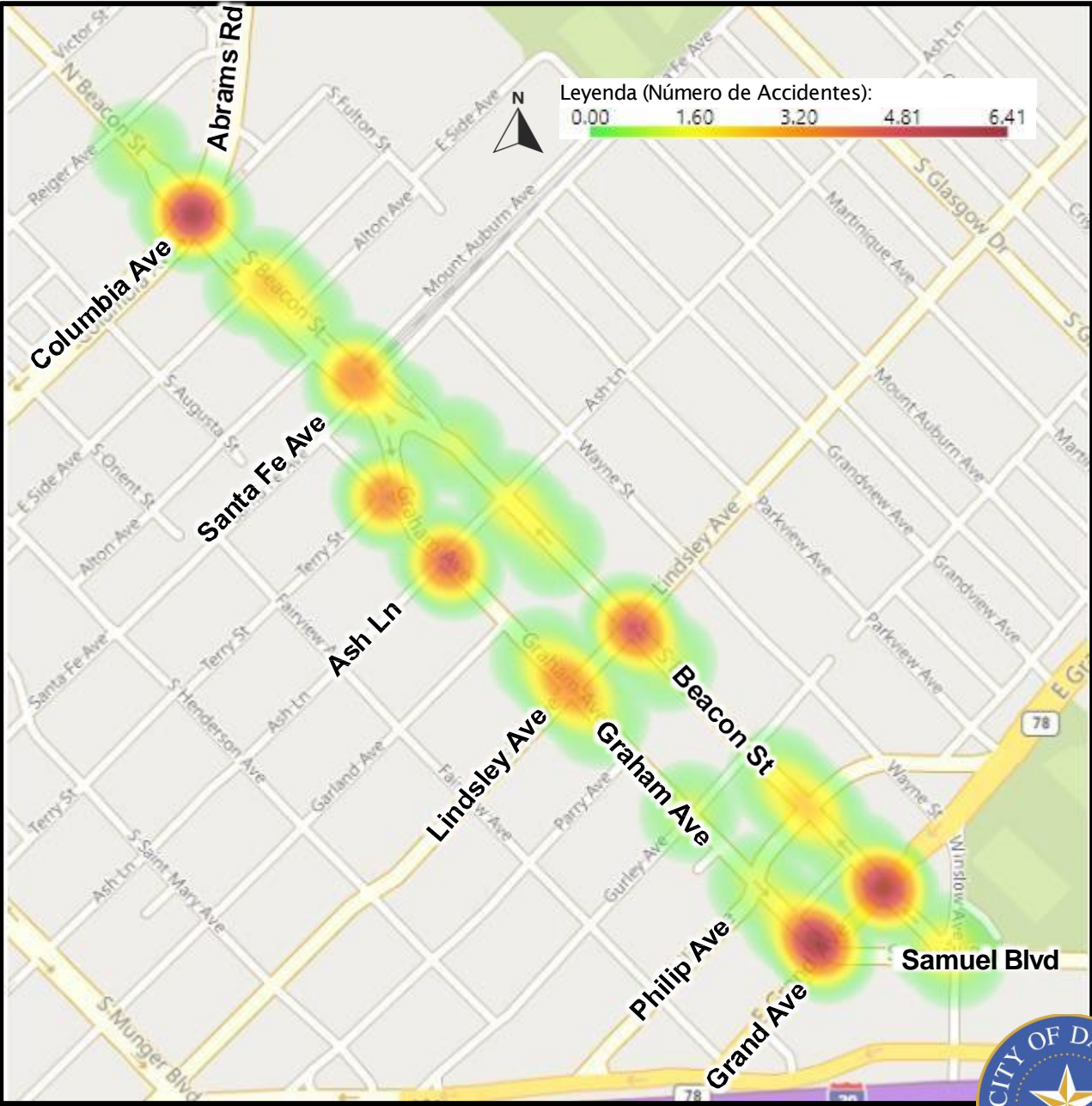
- Límite de velocidad: 30 mph
- Velocidad media hacia el este (Graham): 35.5 mph
- Velocidad media hacia el oeste (Beacon): 36.25 mph



# Resumen de accidentes

## Accidentes desde enero 2018 hasta junio 2023:

- 196 accidentes en total
- La mayoría de los accidentes ocurren en intersecciones con semáforos
- 3 accidentes de peatones/ciclistas – todos con lesiones leves
- 3 accidentes con lesiones graves – todos por no respetar una señal de alto o semáforo
- Ningún accidente fatal



# Resumen de condiciones existentes

- Hay aceras a lo largo de la mayoría de los corredores del proyecto, sin embargo, la infraestructura peatonal es antigua y hay muchas áreas con deficiencias en **aceras, pasos de peatones y rampas**.
- La gran sección transversal (3 carriles en una dirección) se utiliza como una “pista de carreras” durante los momentos sin congestión, lo que genera preocupaciones por el **exceso de velocidad**.
- La **infraestructura de señales** existente tiene más de 50 años y necesita ser reemplazada.





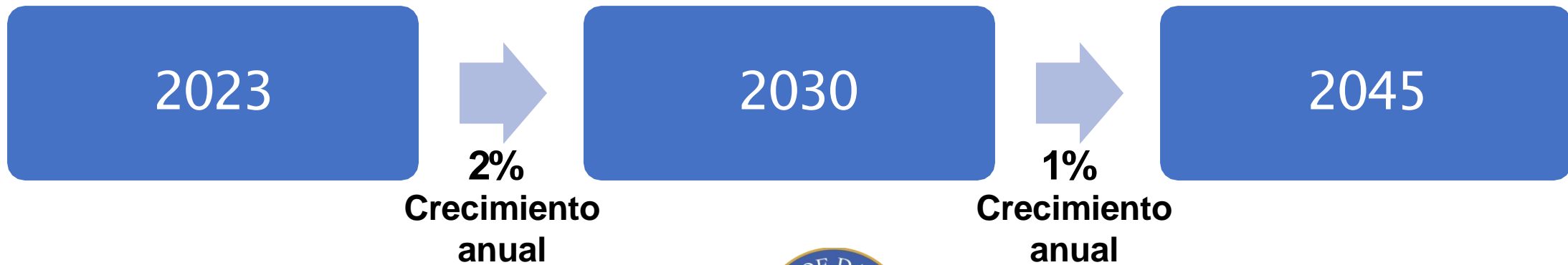


# Crecimiento futuro y capacidad



# Crecimiento a futuro previsto

Conteo histórico de tráfico diario por ubicación						
Año	Samuell Blvd al sur de Grand	Graham al norte de Grand	Beacon al norte de Grand	Beacon al norte de Philip	Graham al norte de Gurley	Beacon al norte de Ash
2023	6,293	6,293	5,714	5,699	6,426	5,993
2009	5,970	4,960	3,480	4,350	5,190	4,980
Crecimiento Anual	0.38%	1.72%	3.61%	1.95%	1.54%	1.33%
Crecimiento anual promedio	1.75%					
Proyectado (2023 a 2030)	2.0%					
Proyectado (2030 a 2045)	1.0%					



# Capacidad vial futura

Hasta el año 2045, se espera que haya **capacidad excedente** tanto en Beacon St como en Graham Ave con la **configuración actual de un solo sentido de 3 carriles**. La configuración actual deja **más del 50% del espacio disponible** sin utilizar.



Como parte de este estudio, analizamos posibles mejoras que podrían:

- **Mejorar el uso del espacio disponible,**
- **Controlar las velocidades y**
- **Proveer conectividad desde Santa Fe Trail hacia el vecindario y servicios cercanos.**



El 50% del espacio de circulación disponible no se utilizaría si se mantiene la sección transversal existente.





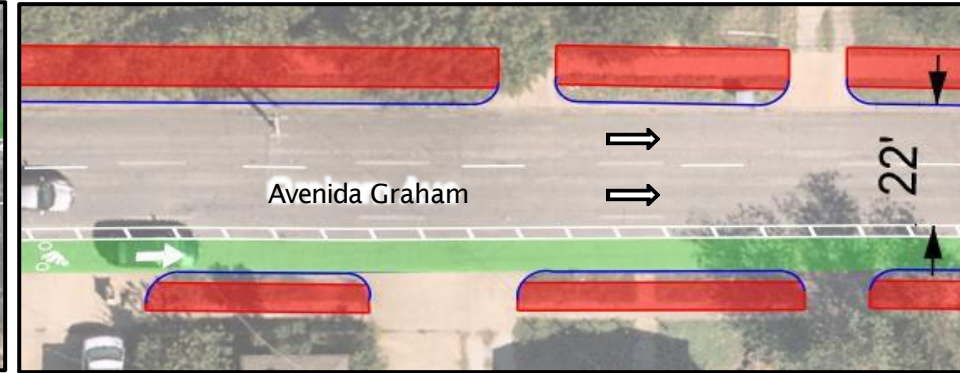
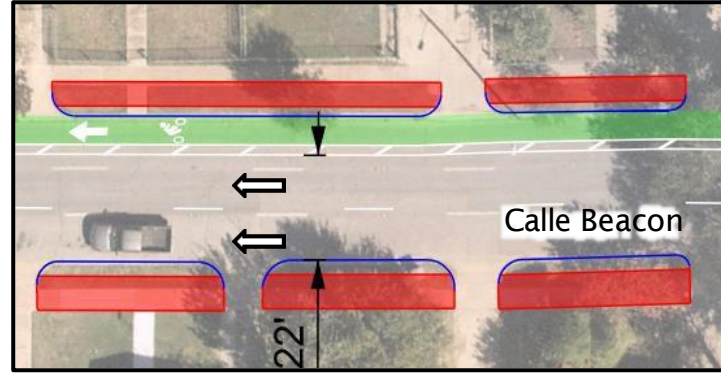
# Resumen de alternativas potenciales



# Resumen de alternativas propuestas

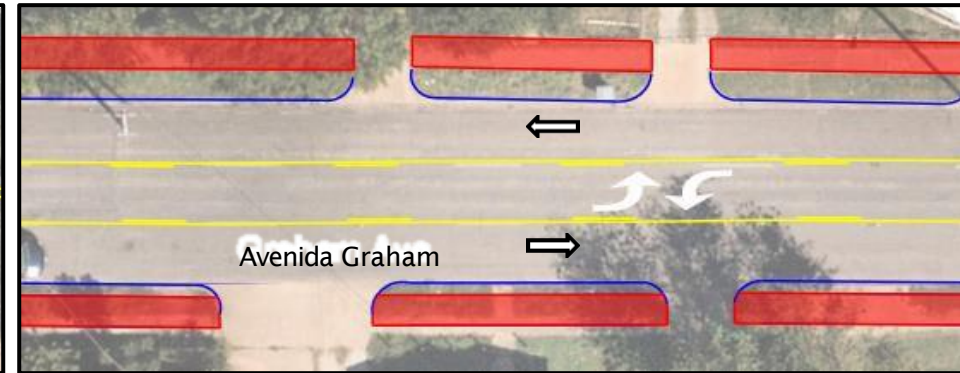
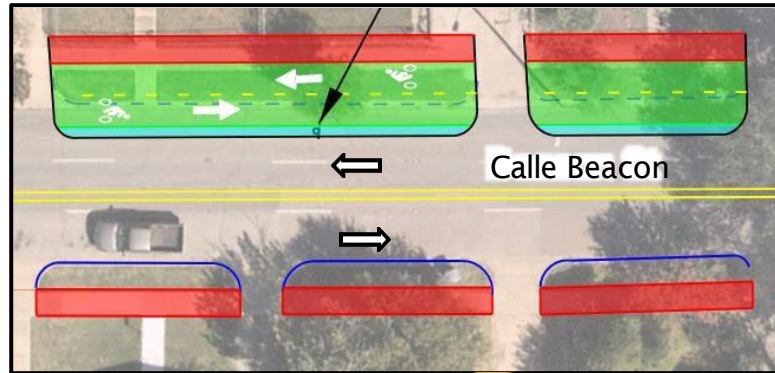
## Alternativa 1

- Mantener la configuración actual de calle de **un solo sentido**
- Convertir un carril de circulación en **un carril bici en la calle**, tanto en Beacon St como en Graham Ave al oeste de Abrams Rd



## Alternativa 2

- Convertir Beacon St y Graham Ave de calles de un solo sentido a **doble sentido**
- Convertir un carril de circulación en **un carril bici en la calle**, en Beacon St al norte de Santa Fe Ave
- Ajustar el bordillo exterior e instalar una **vía ciclista de doble sentido** en Beacon St al sur de Santa Fe Ave



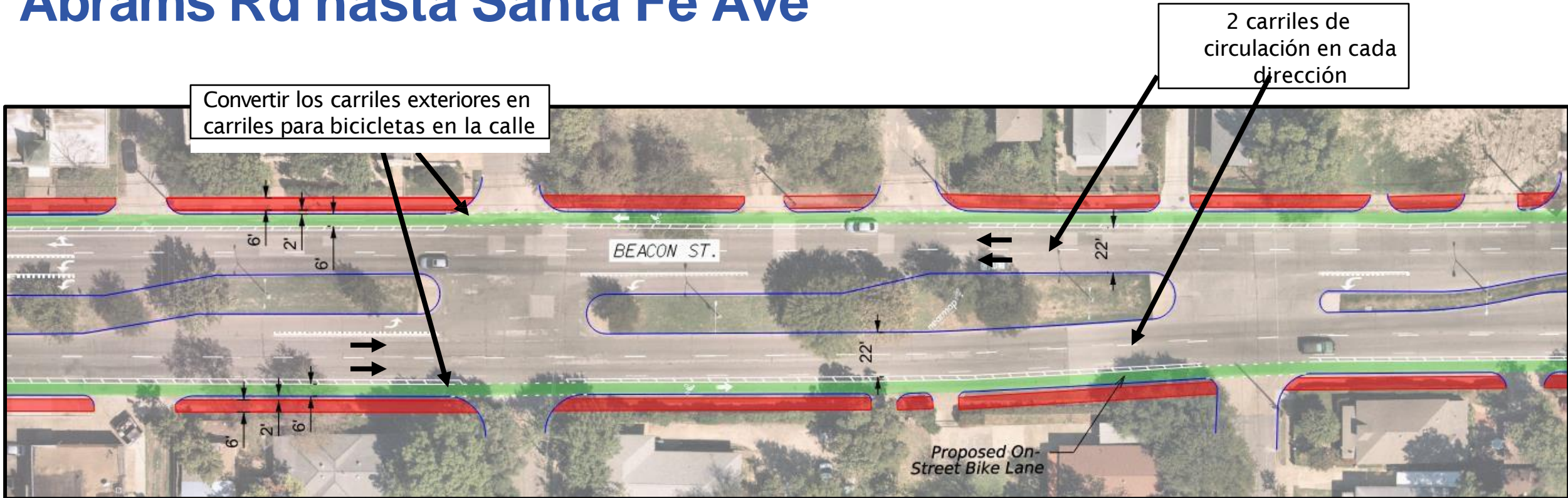


# Alternativa 1

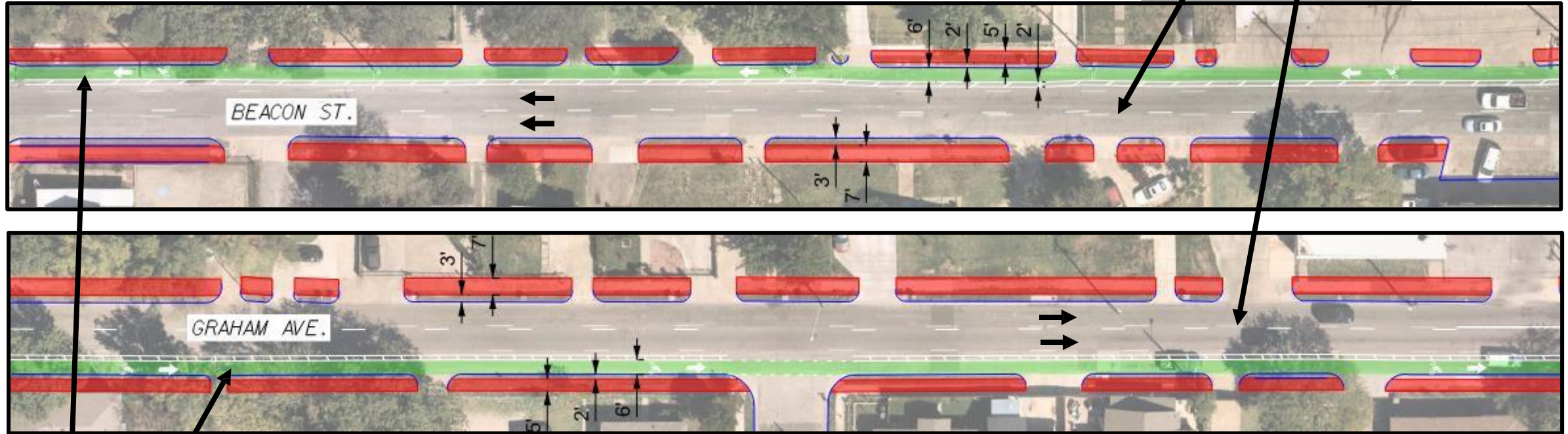
Mantener tráfico en un solo sentido,  
carril bici en la calle en el  
carril exterior



# Abrams Rd hasta Santa Fe Ave

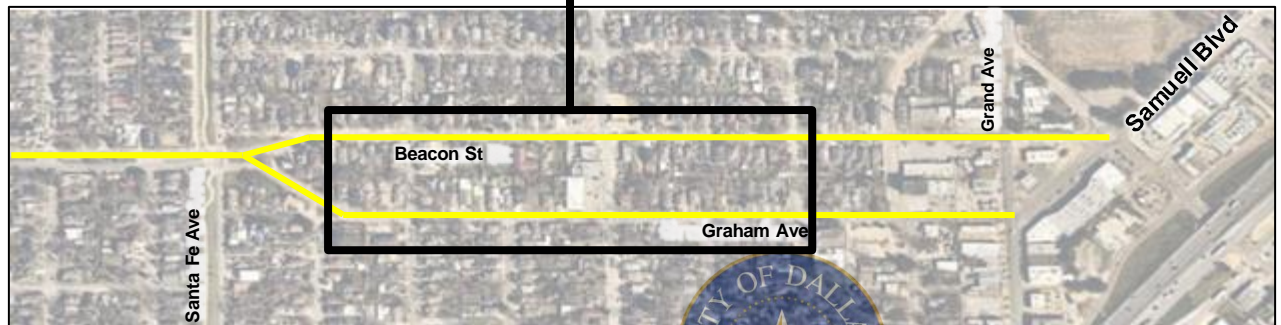


# Santa Fe Ave a Gurley Ave



2 carriles de circulación en cada dirección

Convertir carriles exteriores en carriles para bicicletas en la calle



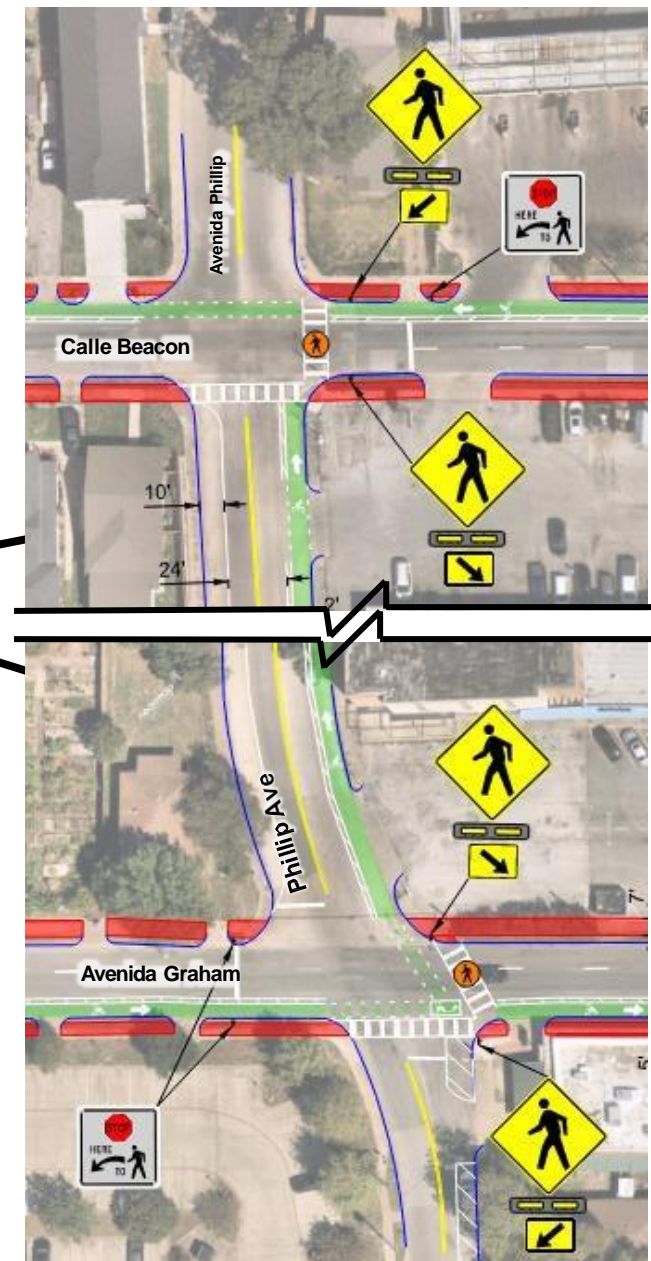


# RRFB en avenida Phillip

El carril bici en Phillip Ave conecta con el parque Samuell Grand para ciclistas en dirección sur



Carril bici en la calle en Phillip Ave










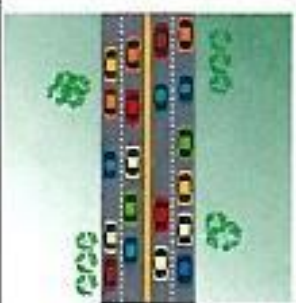
# Alternativa 1

## Análisis de tráfico



# ¿Qué es el Nivel de Servicio (LOS)?

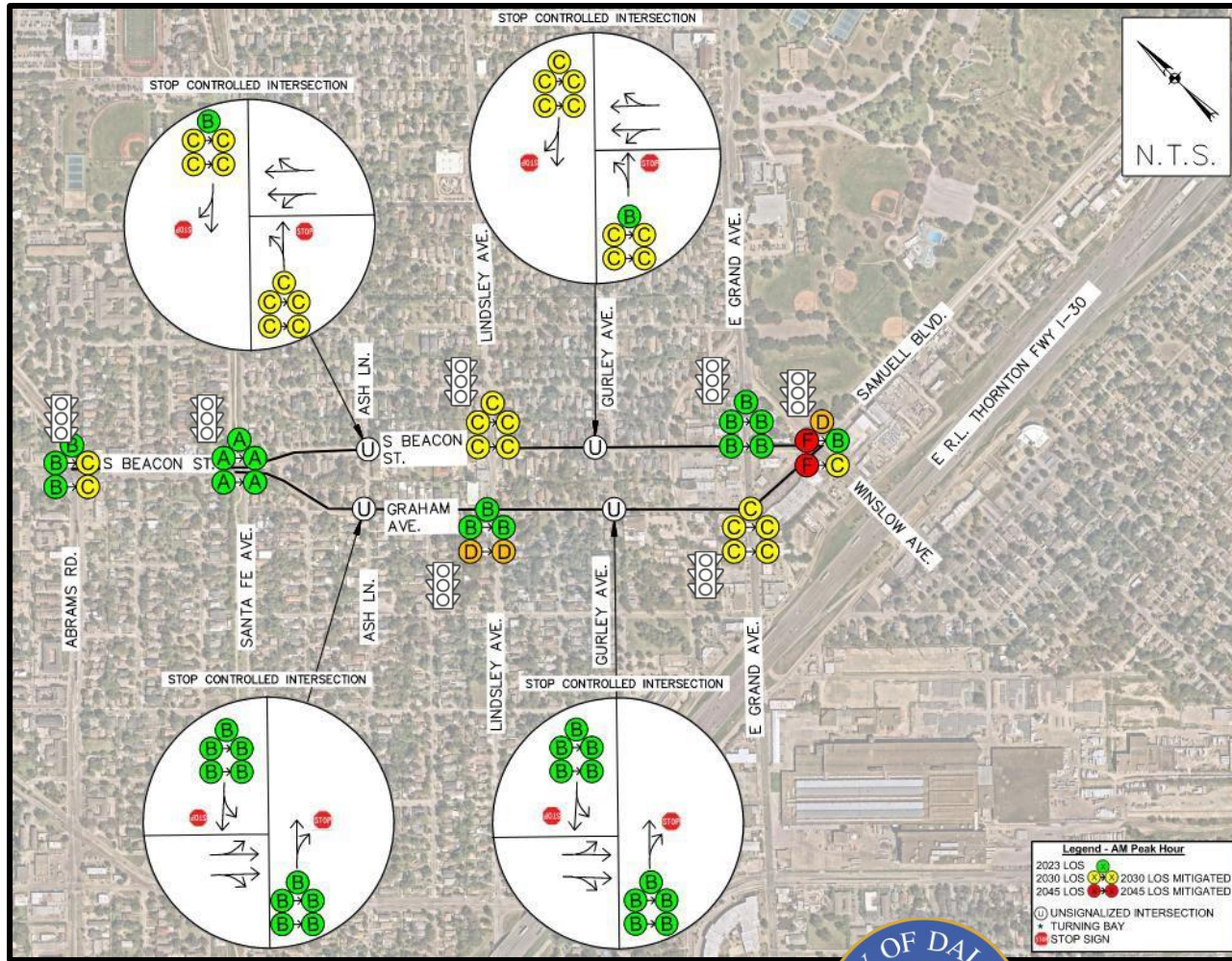
LOS	Roadway Segment
A	 <p>Free-flow conditions. Vehicles unaffected by other vehicles. Movement within the traffic is good. Minor disruptions to flow are absorbed without change to speed.</p>
B	 <p>Free-flow conditions. Other vehicles become more noticeable. Less freedom to maneuver. Minor disruptions to flow are absorbed, although local deterioration in LOS is more obvious.</p>
C	 <p>Traffic density on roadways becomes noticeable. Traffic becomes affected by other vehicles. Travel speeds may become reduced. Queuing occurs with serious traffic disruption.</p>

D	 <p>Movement becomes restricted due to traffic congestion. Speeds decline slightly with increasing flows. Minor disruptions can be absorbed without extensive queues forming and the service deteriorating.</p>
E	 <p>Operations at or near capacity. Minimum spacing for maintaining uniform flow. Speeds are highly variable and unpredictable.</p>
F	 <p>Forced or breakdown in vehicular flow. Vehicle speeds are less than 30 mph. Complete congestion.</p>



# Hora pico de la mañana (Alternativa 1)

## Evaluación del LOS en intersecciones

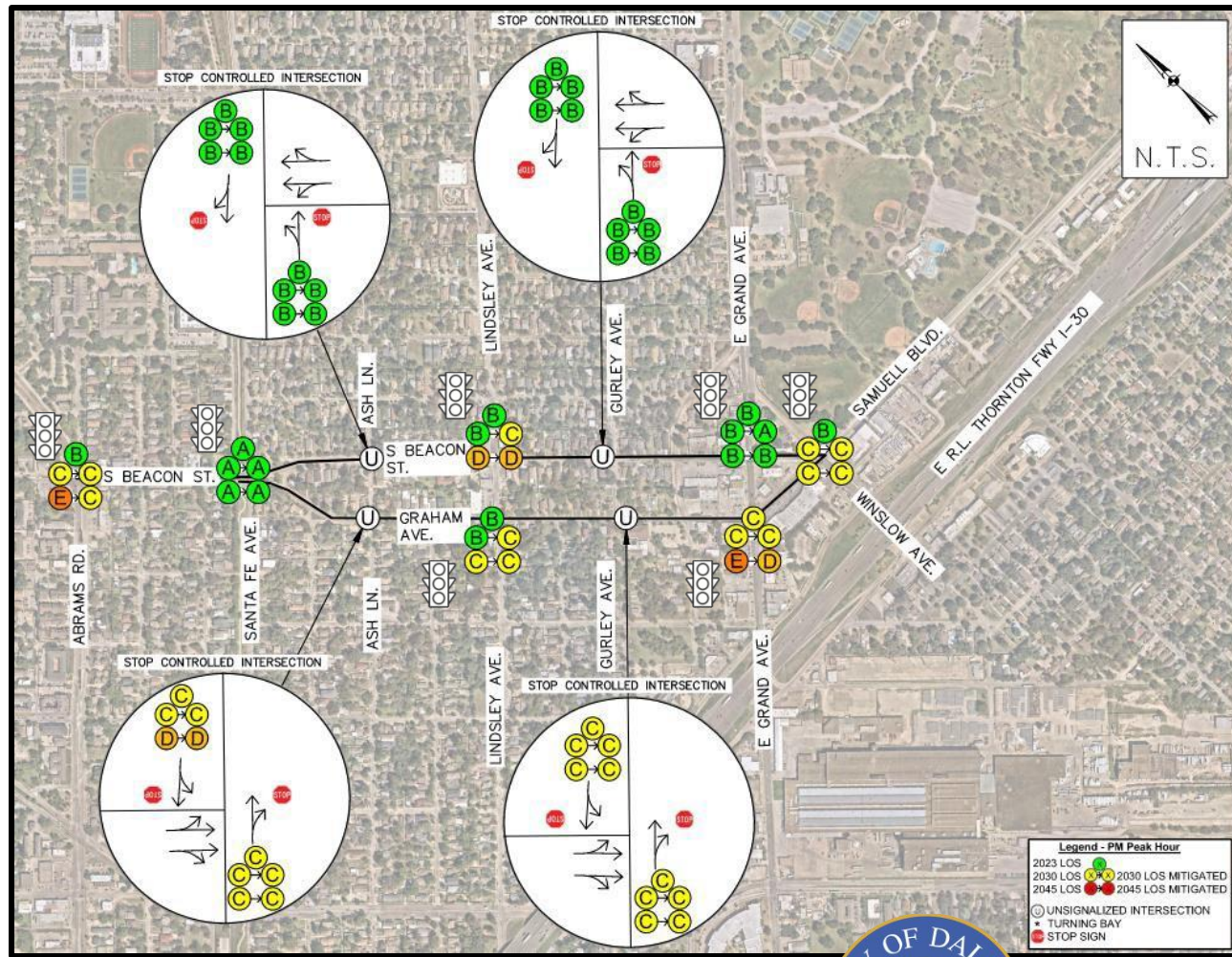


Se proyecta que todas las intersecciones con semáforos funcionen a niveles aceptables (LOS D o mejor) durante la hora pico de la mañana en 2045 con reducción de carriles y ajustes en el tiempo de señalización.



# Hora pico de la tarde (Alternativa 1)

## Evaluación del LOS en intersecciones



Se proyecta que todas las intersecciones con semáforos funcionen a niveles aceptables (LOS D o mejor) durante la hora pico de la tarde en 2045 con reducción de carriles y ajustes en el tiempo de señalización.



# Análisis de enlace LOS – Hora pico crítica



Con **dos carriles de circulación**, se espera que tanto Beacon St como Graham Ave funcionen **favorablemente** en LOS D durante la hora pico crítica hasta 2045.



**Conclusión** : No se anticipa un aumento **significativo** en el tiempo de traslado vehicular con las mejoras propuestas a las **calles**.



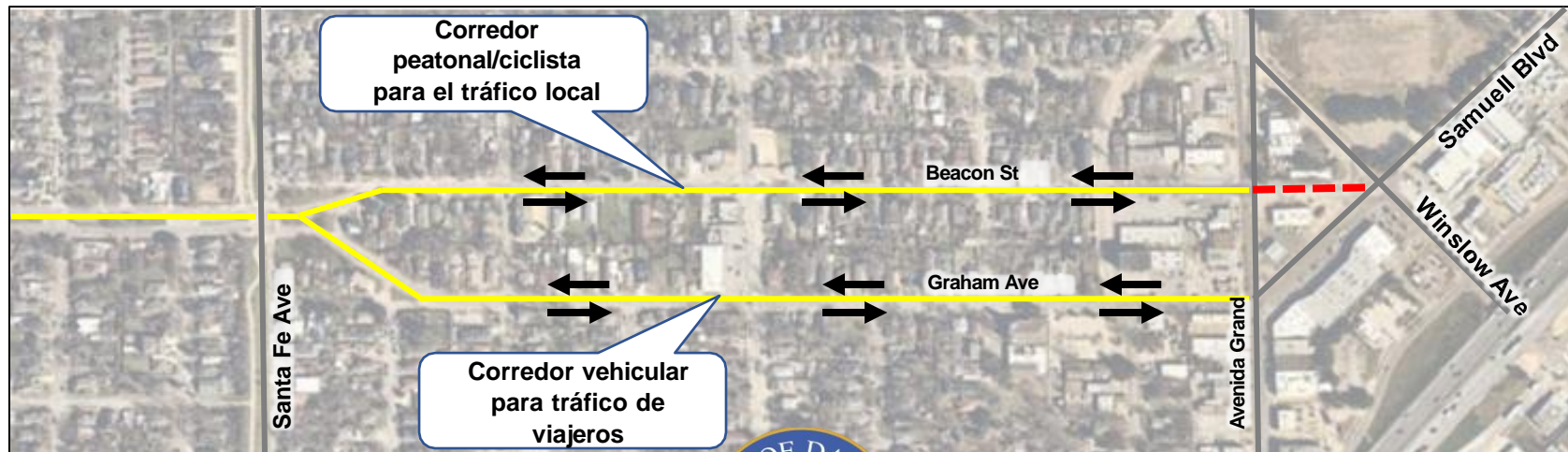
# Alternativa 2

Conversión a doble sentido,  
Carril bici en Beacon St



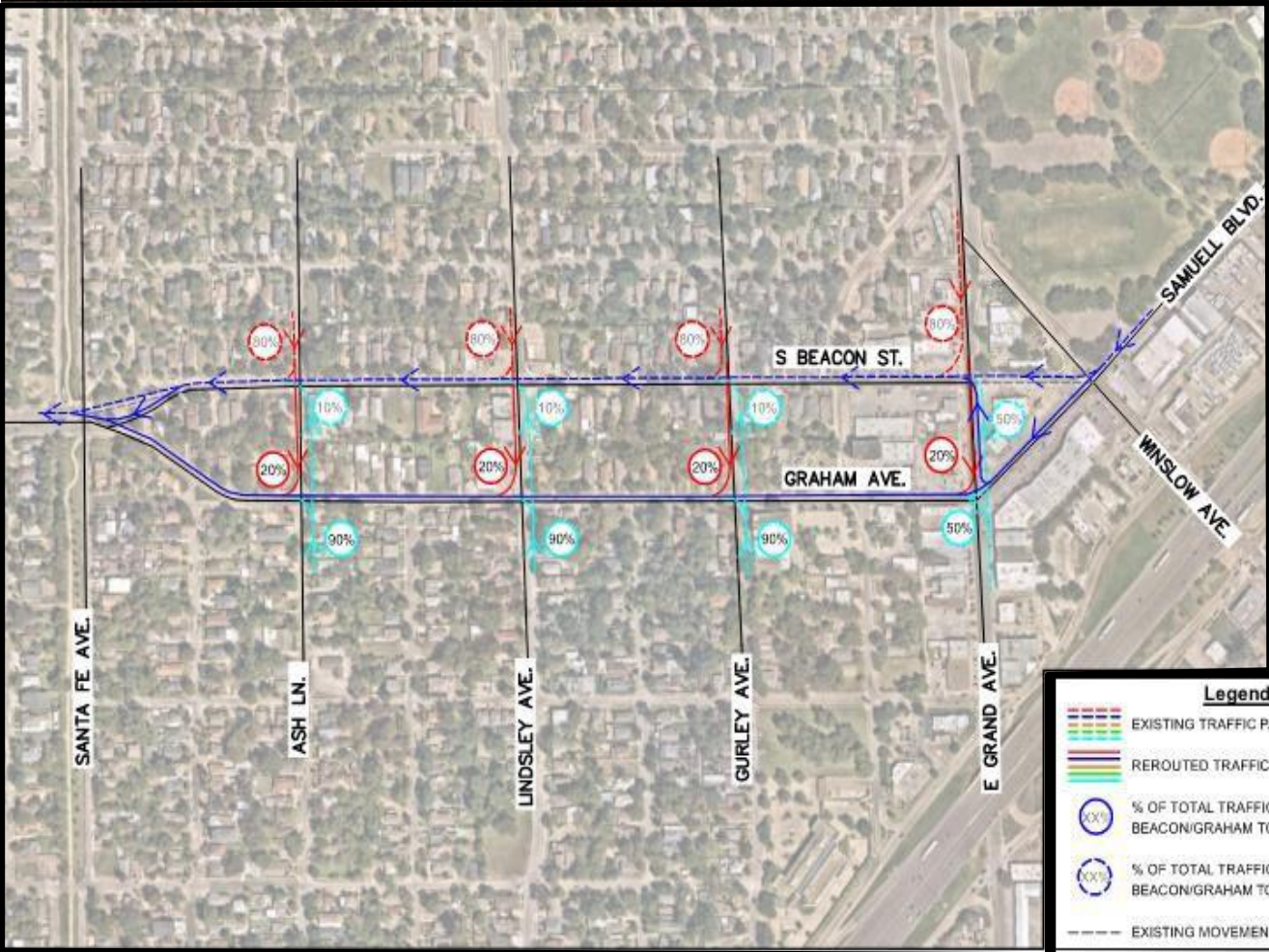
# Alternativa 2 Circulación de Tráfico

- Con la conversión de un sentido a doble sentido:
- Graham Ave seguiría siendo una calle más centrada en vehículos que sirve para viajes de larga distancia
- Beacon St se convertiría en una calle local para peatones/ciclistas que atiende principalmente al tráfico del vecindario
- Se recomienda cerrar Beacon St entre Grand Ave y Winslow Ave al tráfico vehicular para facilitar este nuevo patrón de tráfico (evitar tener una intersección muy compleja en Samuel Blvd y Winslow Ave).





# Cambio de ruta para convertir calle de un sentido en doble sentido



**90%\*** del tráfico redirigido de Beacon St hacia Graham Avenue

**10%\*** del tráfico redirigido de Graham Ave hacia Beacon St

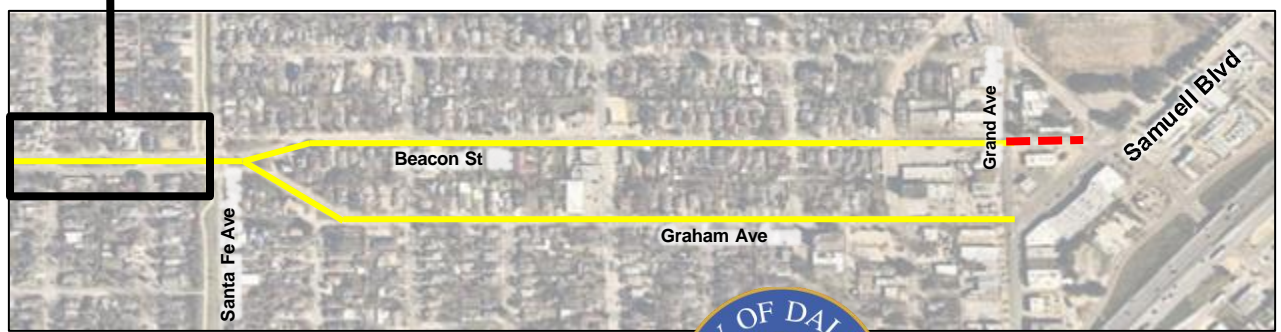
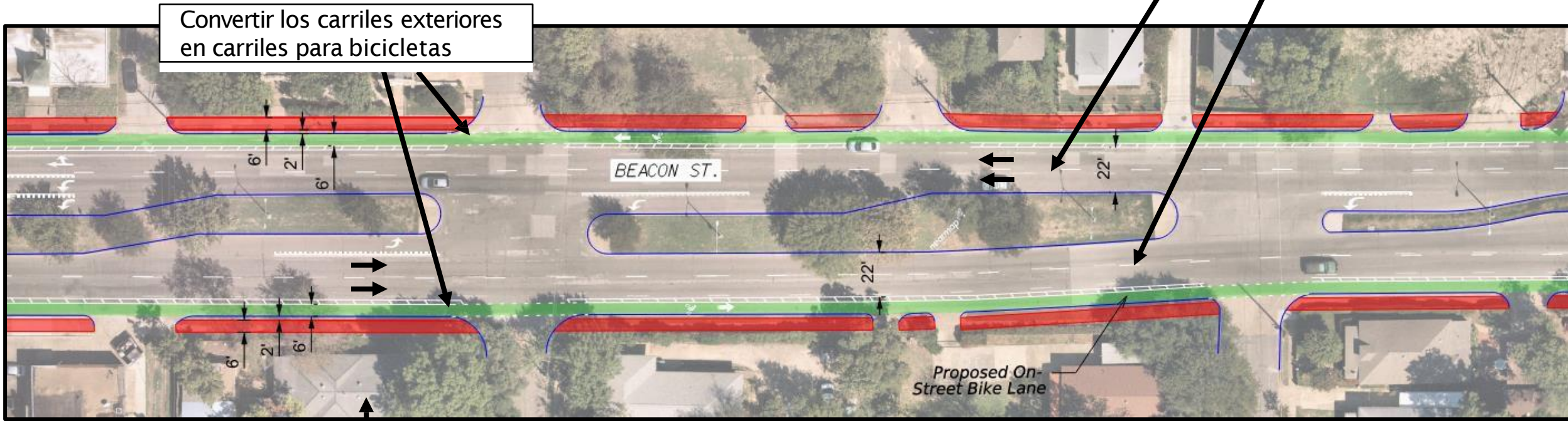
Graham Ave → Ruta principal para vehículos y de tránsito

Beacon St → Ruta local para peatones y ciclistas

\*Los porcentajes mostrados son promedios



# Abrams Rd hasta Santa Fe Ave



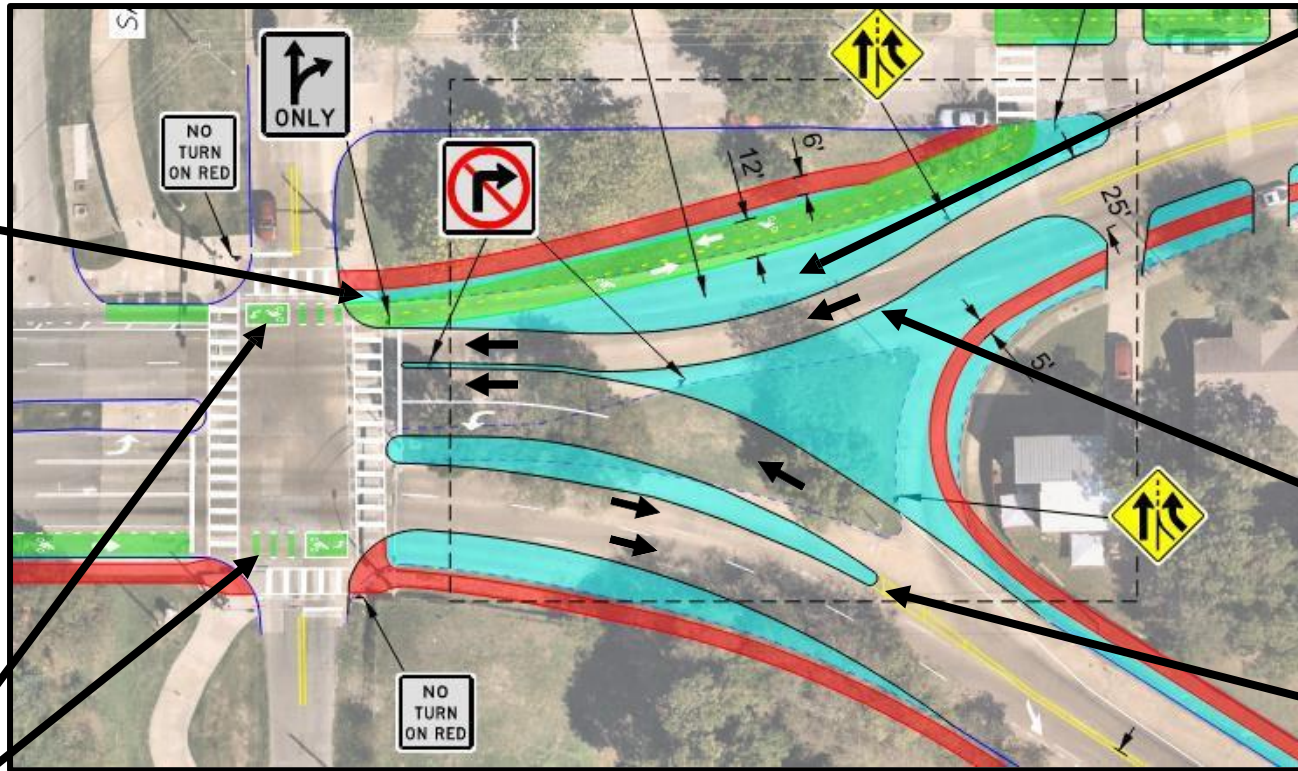
\*Esta sección es igual a la Alternativa 1



# Intersección de Santa Fe Ave

Comienza el carril bici de doble sentido

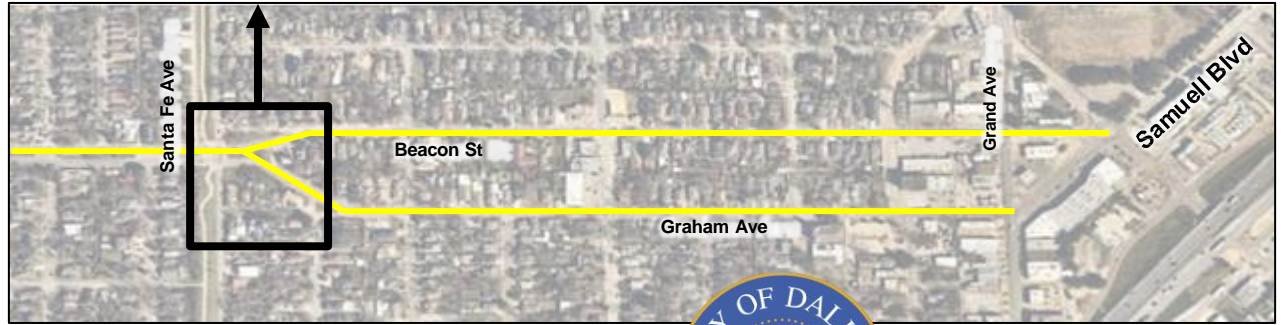
Área designada para cruce de bicicletas



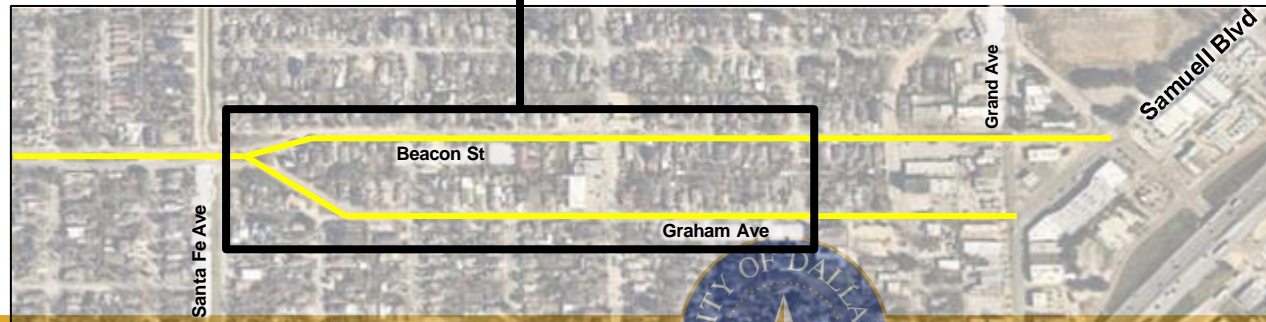
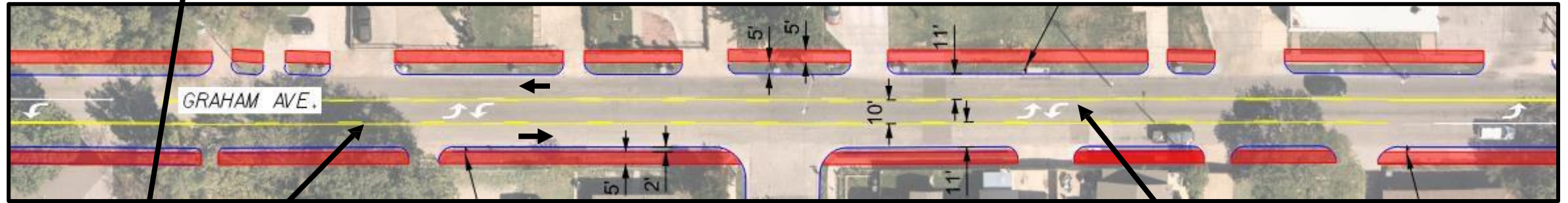
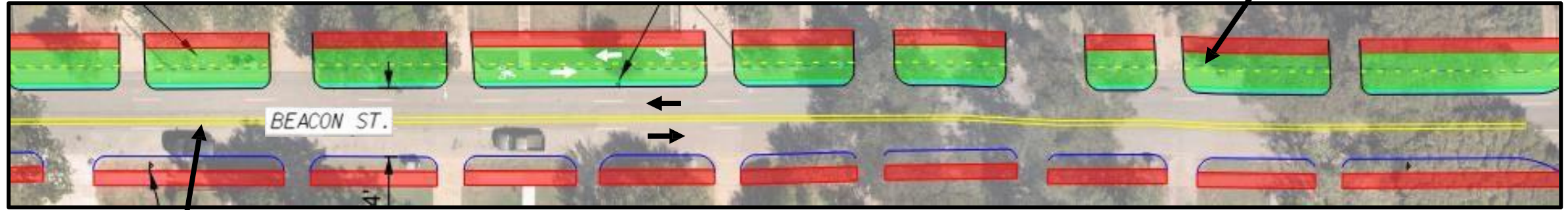
Zona propuesta con áreas verdes

Libre circulación desde Beacon St

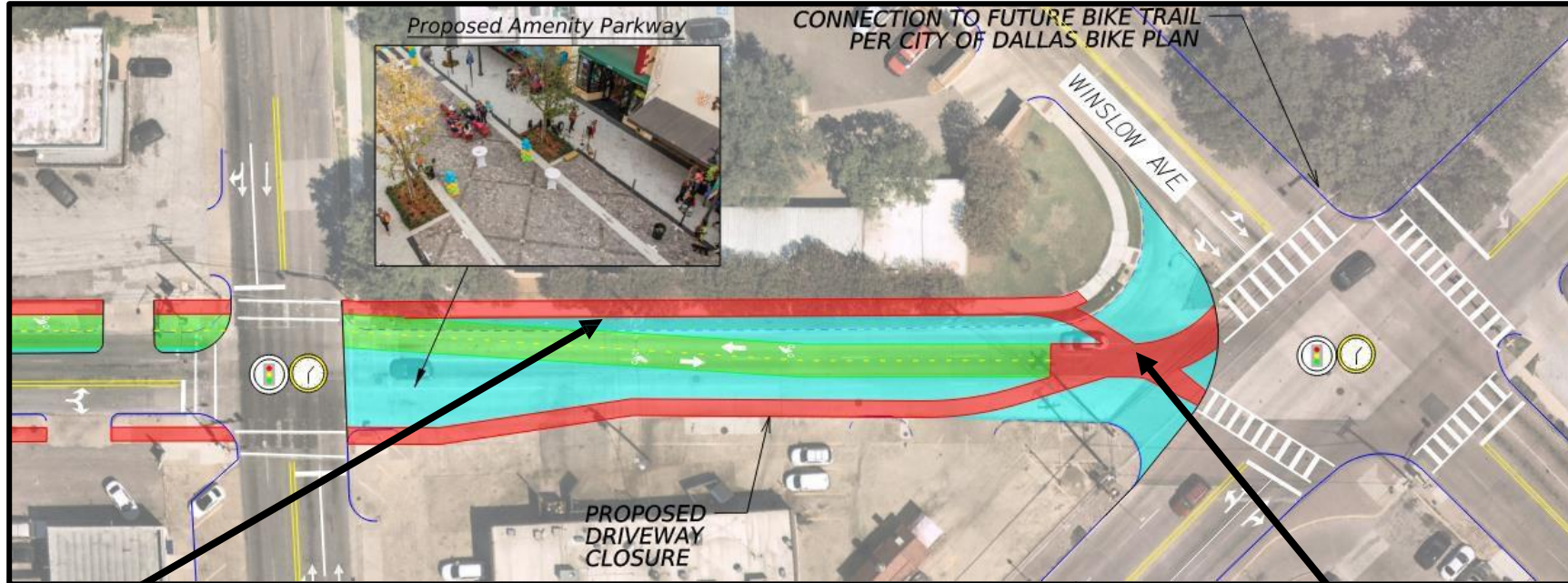
Tráfico en ambos sentidos en la Graham Ave



# Santa Fe Ave a Gurley Ave



# Grand Ave a Winslow Ave (Cierre de Beacon Street)



Zona para  
peatones/ciclistas



Cierre de calle  
entre Grand Ave y  
Winslow Ave





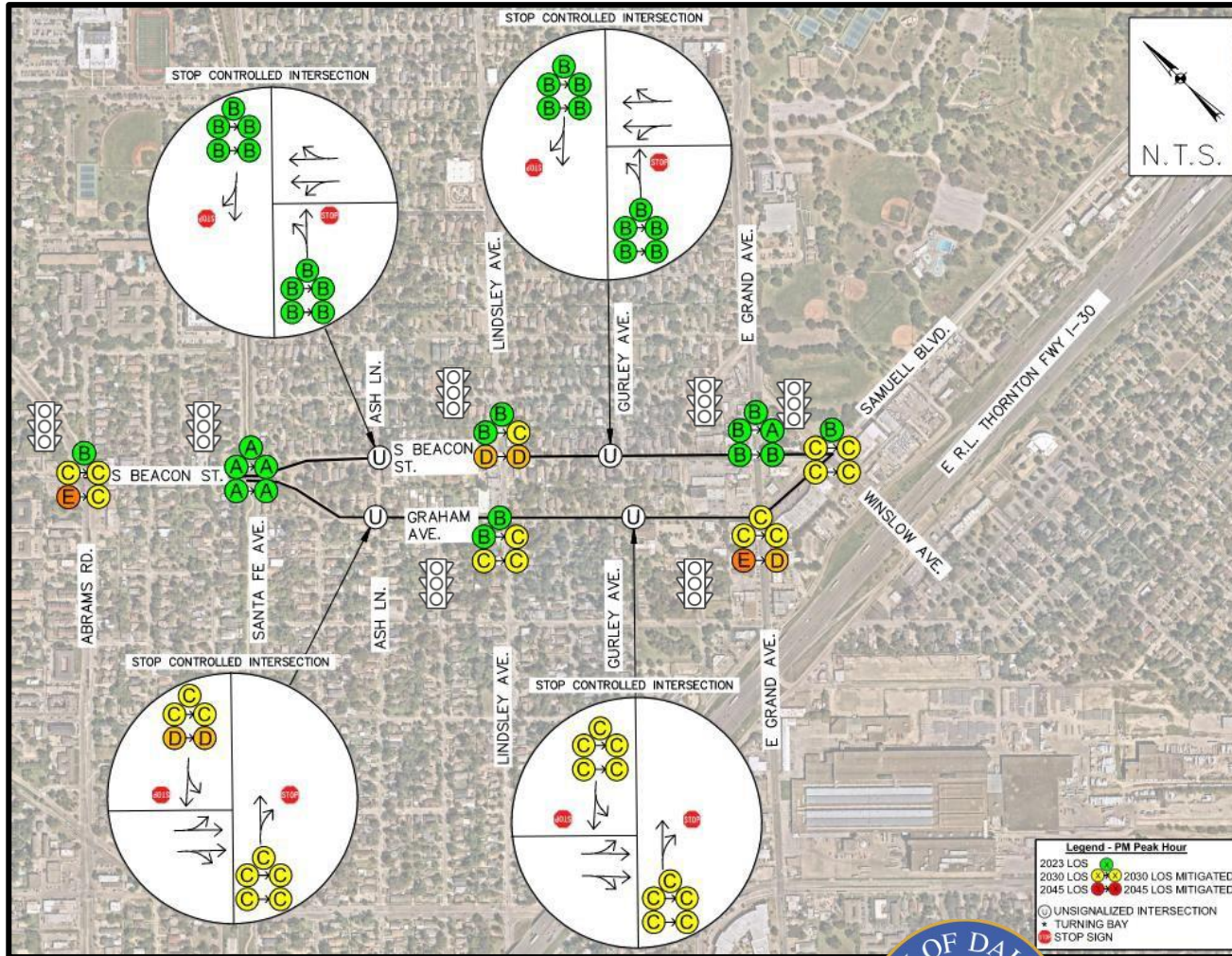
# Alternativa 2

## Análisis de tráfico



# Hora pico de la mañana (Alternativa 2)

## Evaluación del LOS en intersecciones

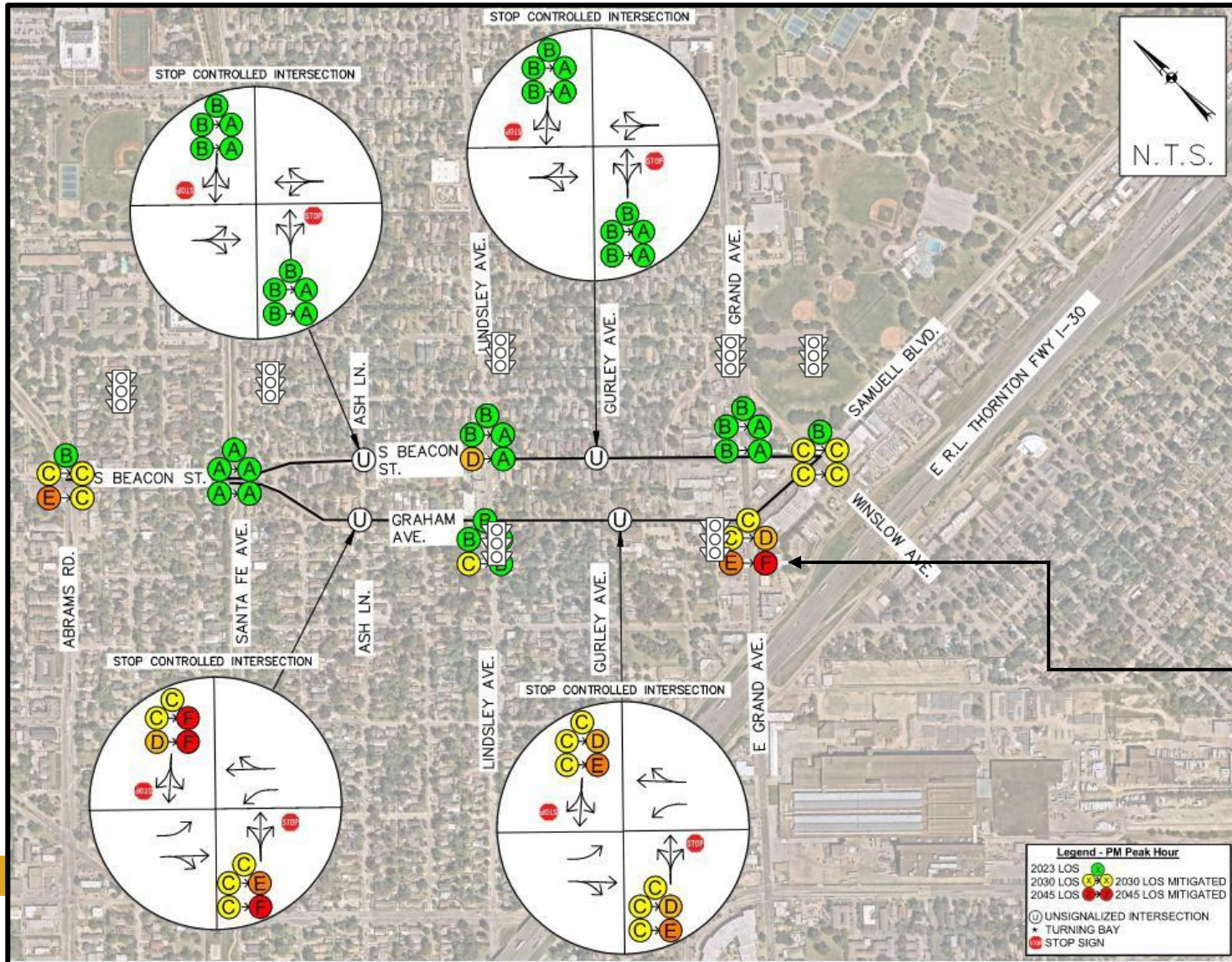


Se proyecta que **todas las intersecciones con semáforos** funcionen a nivel **LOS D o mejor** durante la **hora pico de la mañana** en 2045 con la conversión a doble sentido y ajustes en el tiempo de señalización.

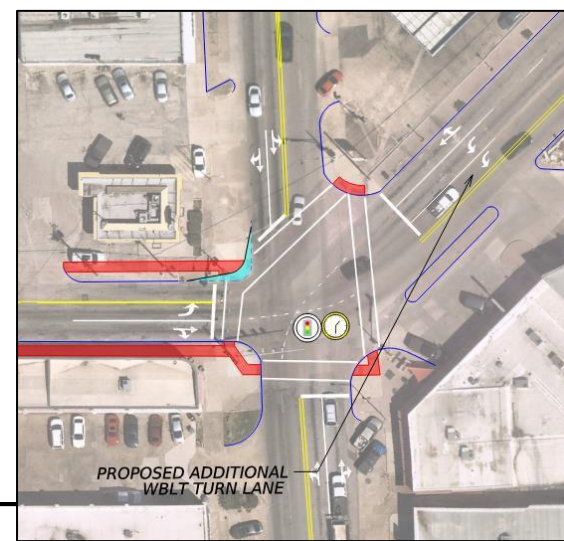


# Hora pico de la mañana (Alternativa 2)

## Evaluación del LOS en intersecciones



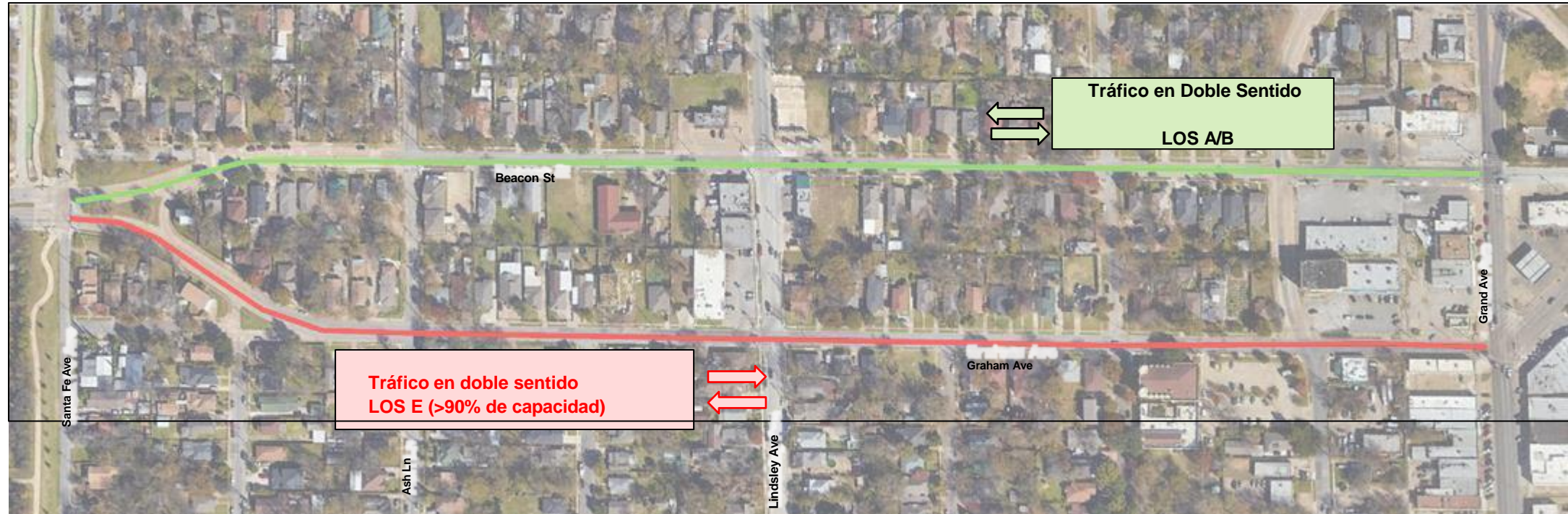
Se proyecta que **6 de 7 intersecciones con semáforos** funcionen a nivel LOS D o mejor durante la **hora pico de la tarde** en 2045 con la conversión a doble sentido y ajustes en el tiempo de señalización.



Los cambios a la conversión a doble sentido provocarían una reducción en la capacidad hacia el norte en Graham Ave y Grand Ave, resultando en un retraso de 1 ½ minutos durante la hora pico de la tarde de 2045.



# Análisis de enlace LOS – Hora pico crítica



Con la conversión a doble sentido, el tráfico se desempeña adecuadamente al considerar el **Análisis Diario del Enlace** en general, pero se esperan mayores retrasos a lo largo de **Graham Ave** durante las **horas pico críticas**.

Resultados mostrados para proyecciones de tráfico del año 2030



Conclusión: Se anticipa un aumento en los **tiempos de desplazamiento durante la hora pico** a lo largo de **Graham Ave** con la **conversión a doble sentido**, especialmente en la **intersección** de la Avenida Graham y la Avenida Grand.

# Comparación de alternativas vs. sin construcción

Signalized Intersections - 2045 Scenario																
Intersection	AM Peak Hour								PM Peak Hour							
	No Build		Alternative 1		Delay Change * (sec)	Alternative 2		Delay Change * (sec)	No Build		Alternative 1		Delay Change * (sec)	Alternative 2		Delay Change * (sec)
	Delay (s)	LOS	Delay (s)	LOS		Delay (s)	LOS		Delay (s)	LOS	Delay (s)	LOS		Delay (s)	LOS	
Winslow Ave & Samuell & Beacon St	143.2	F	28.4	C	-114.8	24.3	C	-118.9	23.7	C	21.6	C	-2.1	21.4	C	-2.3
E Grand Ave & Beacon	18.5	B	19.6	B	+1.1	2.6	A	-15.9	10.8	B	11.8	B	+1.0	3.8	A	-7.0
Lindsley Ave & Beacon St	28.0	C	28.6	C	+0.6	10.2	B	-17.8	37.5	D	37.5	D	0	9.3	A	-28.2
Santa Fe Ave & Beacon St	8.3	A	8.9	A	+0.6	8.9	A	+0.6	6.9	A	7.3	A	+0.4	7.3	A	+0.4
Abrams Rd & Beacon St	16.1	B	34.4	C	+18.3	32.3	C	+16.2	60.1	E	32.6	C	-27.5	31.9	C	-28.2
E Grand Ave & Samuell & Graham Ave	28.7	C	25.5	C	-3.2	49.2	D	+20.5	69.6	E	37.8	D	-31.8	87.1	F	+17.5
Lindsley & Graham Ave	51.5	D	51.4	D	-0.1	15.7	B	-35.8	23.8	C	24.6	C	+0.8	16.6	B	-8.0

\* Delay change is compared to existing No Build scenario.

\* El cambio en el retraso se compara con el escenario actual sin construcción.

Se espera que la intersección de **Grand y Graham** tenga mayores retrasos con las mejoras de la Alternativa 2 en comparación con la Alternativa 1

La intersección de **Winslow/Samuell y Beacon** espera menores retrasos con las mejoras de las Alternativas 1 y 2



# Resumen del análisis de tráfico

## Alternativa 1:

- Con las reducciones de carriles propuestas, se espera que tanto Beacon St como Graham Ave funcionen **favorablemente hasta 2045**
- **7 de las 7** intersecciones con semáforo funcionarán con un nivel **LOS D o mejor** en **2045 durante las horas pico**

## Alternativa 2:

- Con la conversión propuesta a doble sentido, se espera que Graham Ave experimente mayores retrasos y tiempos de desplazamiento más largos **durante las horas pico en 2045**

Durante las horas fuera de pico, no se anticipan problemas de capacidad

- **6 de las 7** intersecciones con semáforo funcionarán con un nivel **LOS D o mejor** en **2045 durante las horas pico**

La intersección de **Graham Ave. y Grand Ave.** funcionará con un nivel **LOS F** en la hora pico de la tarde





# Pros y contras de las alternativas



## S Beacon St / Graham Ave - Tabla de comparación de alternativas

Métrica	Alternativa 1: Mantener tráfico de un solo sentido, carril bici en el carril exterior		Alternativa 2: Conversión a doble sentido, carril bici en S Beacon St	
Costo	<p>Algunas mejoras principales de costo incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejoras en señales de tráfico</li> <li>- Reducción de carriles en S Beacon St y Graham Ave</li> <li>- Mejoras en las aceras de S Beacon St y Graham Ave</li> </ul>		<p>Algunas mejoras principales de costo incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Más mejoras en señales de tráfico</li> <li>- Reducción de carriles en S Beacon St y Graham Ave</li> <li>- Carril bici elevado en S Beacon St</li> <li>- Cierre de S Beacon St entre Grand y Winslow</li> <li>- Mejoras en las aceras de Graham Ave</li> </ul>	
Seguridad	La reducción propuesta de carriles debería <b>calmar el tráfico</b> .		La conversión propuesta a doble sentido debería <b>calmar el tráfico</b> . Hay más opciones de conexión, pero también más <b>puntos de conflicto</b> .	
Operaciones de Tráfico	Se espera que las señales de tráfico operen en un nivel de <b>LOS D o mejor</b> en las horas pico de la mañana y la tarde. <b>No se prevé un aumento significativo en el tiempo de desplazamiento</b> .		Se espera que las señales de tráfico operen en un nivel de <b>LOS D o mejor</b> en las horas pico de la mañana. Se anticipa un aumento en los tiempos de desplazamiento durante las horas pico. <b>Solo la señal de Graham y Grand Avenue vería un cambio, resultando en un retraso de 1.5 minutos en la hora pico de la tarde en 2045.</b>	
Nivel de comodidad para ciclistas y peatones	El <b>carril bici con separación</b> en la calle ofrece distancia del tráfico motorizado.		El <b>carril bici elevado</b> detrás de la acera proporciona separación física, pero la cantidad de entradas representa un desafío de diseño y uso.	
Facilidad de acceso a hogares y negocios	La <b>calle de un solo sentido mantendría el mismo acceso a los negocios que existe hoy</b> . Sin embargo, tener calles de un solo sentido podría ser una restricción para el acceso a ciertos negocios al final del corredor. Los carriles bici propuestos y las aceras mejoradas conducen a una mejor caminabilidad y acceso para peatones a los negocios al final del corredor de Grand Ave.		Las calles de doble sentido típicamente mejoran la circulación y <b>permiten una mejor expectativa del conductor, además de calmar el tráfico</b> . El carril bici propuesto y las aceras mejoradas conducen a una mejor caminabilidad y acceso para peatones a los negocios al final del corredor.	

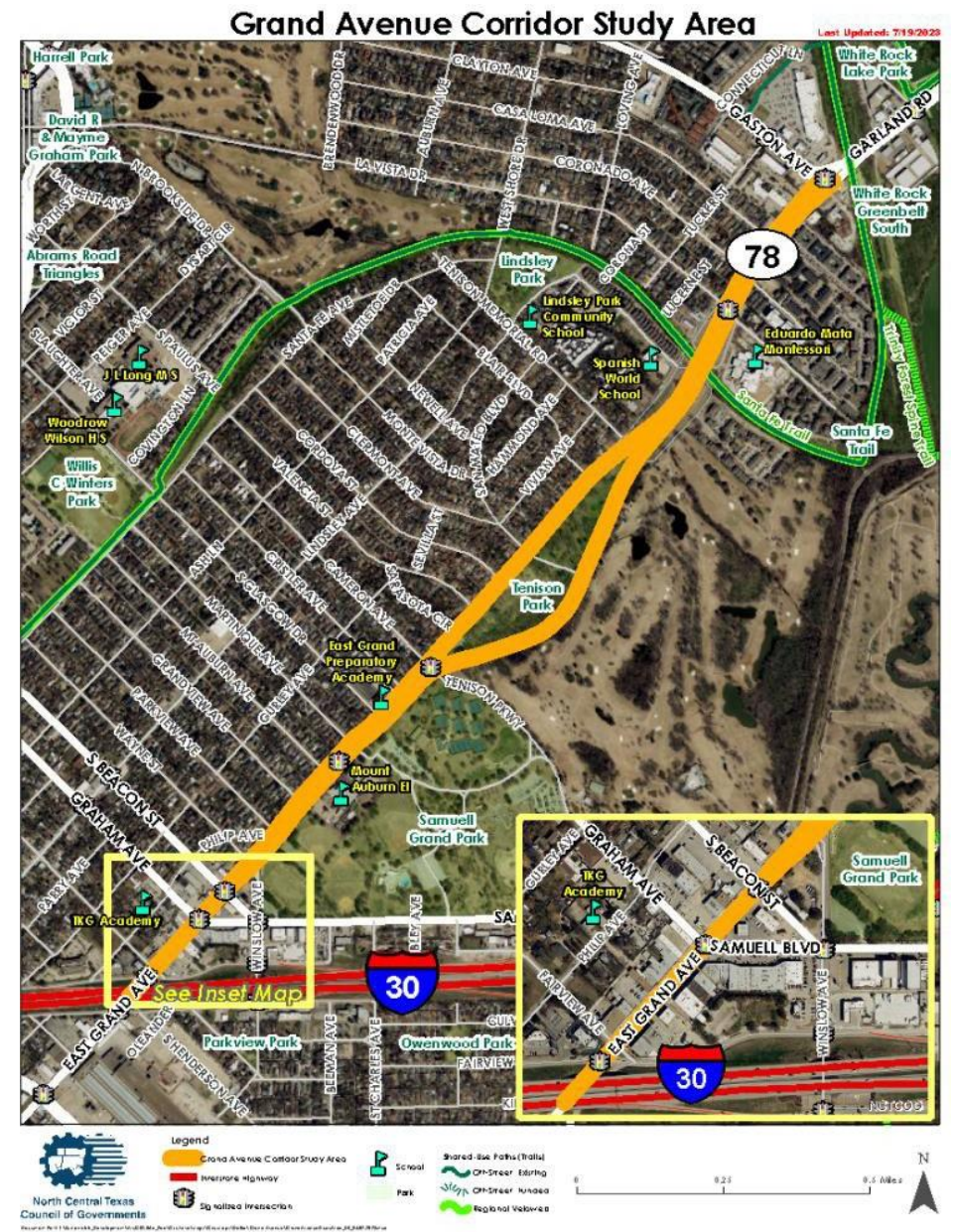


# Estudio del corredor de Grand Avenue



# Resumen

- El Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG) está llevando a cabo un estudio de corredor para evaluar Grand Ave entre Grand Ave/Garland Rd/Gaston Ave hasta la IH 30 cerca del área de estudio.
- Las recomendaciones propuestas para Grand Ave podrían afectar el área de estudio de Beacon/Graham.
- Para más información sobre este estudio, visite: <https://publicinput.com/grandavenue>



# Propuestas de conexiones para bicicletas

- Propuestas de vías compartidas en Winslow/Grand y Samuell Blvd para conectar con la instalación de bicicletas propuesta en Beacon/Graham
- Se necesita un estudio adicional para determinar las conexiones con Beacon/Graham

## Segment 5

From: Wayne Street/Winslow Avenue

To: Graham Avenue/Samuell Blvd.



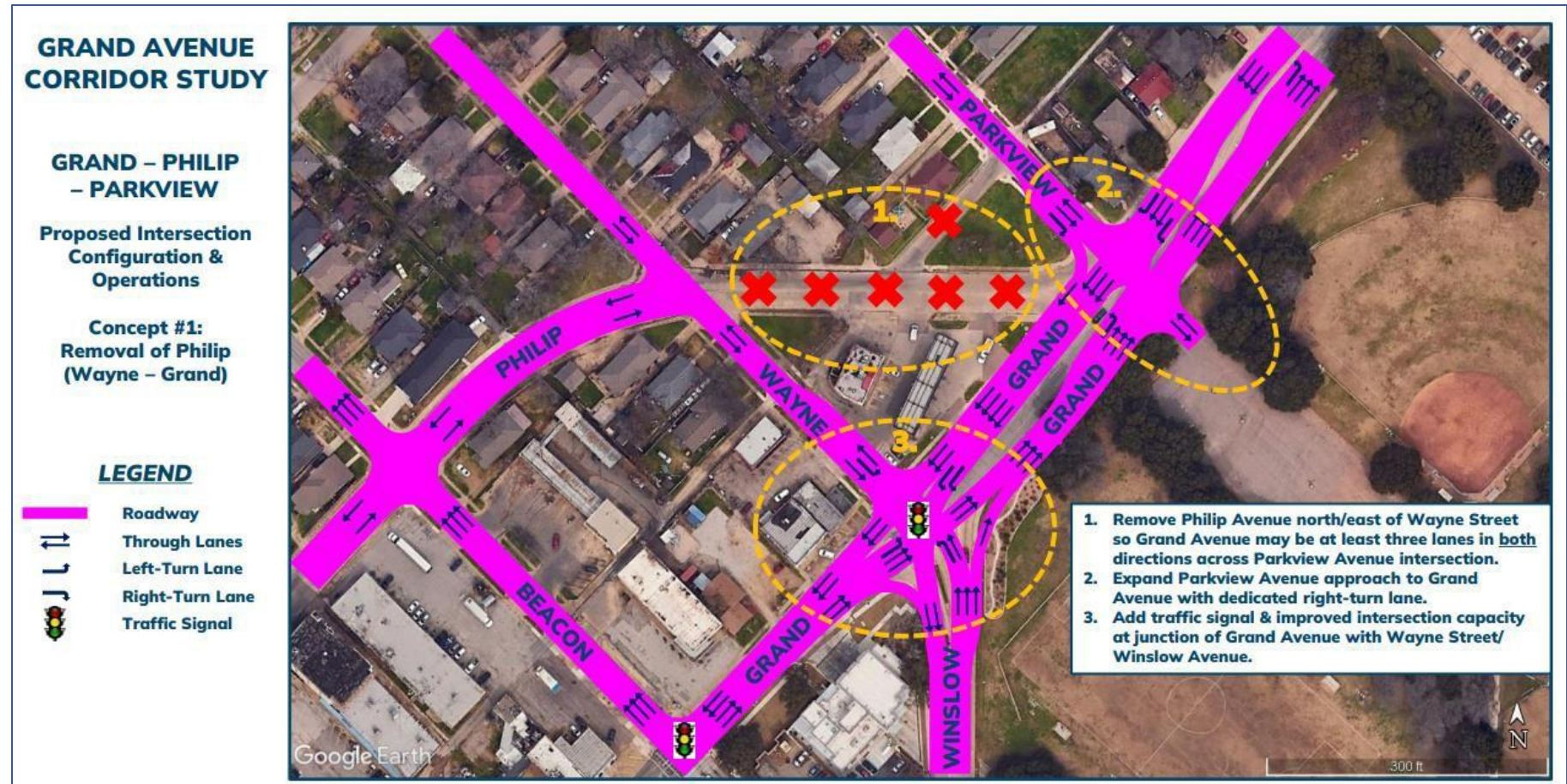
- A** Construct shared-use path along Winslow Avenue from Grand Avenue to Samuell Blvd. (per City Park Master Plan) to connect with future City of Dallas on-street bike facilities on S. Beacon Street and Graham Avenue.
- B** Construct shared-use path along Samuell Blvd. from Winslow Avenue to Trinity Forest Spine Trail (per City Park Master Plan).





# Propuesta de cierre de Phillip Avenue

- Una de las opciones presentadas en la reunión pública fue cerrar Phillip Avenue entre Wayne St y Grand Ave



# Próximas reuniones virtuales sobre Grand Ave

- Reunión virtual #1:  
Jueves, 26 de octubre: 5:30 pm a 6:30 pm
- Reunión virtual #2:  
Lunes, 4 de noviembre: 1:00 pm a 2:00 pm
- Es necesario registrarse con antelación:
- <https://publicinput.com/grandavenue>





# Próximos pasos



# Preguntas y comentarios

Los comentarios serán aceptados hasta el 15 de noviembre. Rellena uno de los formularios de comentarios o ingresa tus comentarios usando el código QR.

**Página del proyecto:**

<http://https://bit.ly/Beacon-Graham>

¡Escanea aquí  
para visitar el sitio  
web del proyecto!

