

Estudio sobre la seguridad del transporte en Masters Drive

Limites: De la US 175 a Military Parkway

Reunión Pública

22 de abril del 2025

Departamento de Transporte y Obras
Públicas de la Ciudad de Dallas



Propósito y Esquema de la Presentación

Propósito de la Presentación:

1. Presentar un resumen del análisis de las Condiciones Existentes y mejoras propuestas.
2. Recolectar aportes del público sobre las mejoras a corto, mediano y largo plazo antes de finalizar el reporte del estudio.

Esquema de la Presentación

- Antecedentes del Estudio
- Cronograma del Estudio
- Condiciones Existentes
- Mejoras Propuestas
- Siguietes Pasos



Antecedentes del Estudio

Plan de Acción de Dallas Vision Zero

- La Red de Altas Lesiones (HIN, por sus siglas en inglés) identifica las calles que representan un número desproporcionado de accidentes fatales y graves en Dallas.
- **Masters Drive de la US 175 a Military Parkway es parte de la HIN (densidad de accidentes fatales y severos de 14.83 desde Bruton Road a Lake June Road).**
- **Objetivo de Vision Zero:** Eliminar todas las muertes relacionadas con el tráfico y reducir en un 50% los accidentes con lesiones graves para 2030.
- www.dallascityhall.com/visionzero



Antecedentes del Estudio

Propósito del Estudio:

- **Proponer estrategias y mejoras para reducir los accidentes de tráfico graves.** Las mejoras se implementarán a través de Vision Zero y otros programas de la Ciudad, sujeto a la disponibilidad de fondos.
- El estudio tiene como objetivo identificar qué corredor acomodaría un carril para bicicletas.

Comentarios de la encuesta pública:

- **La reducción de la velocidad y la mejora de la seguridad para todos los modos de transporte** fueron los principales objetivos
- Deseo de **mejorar la iluminación y calmar el tráfico**



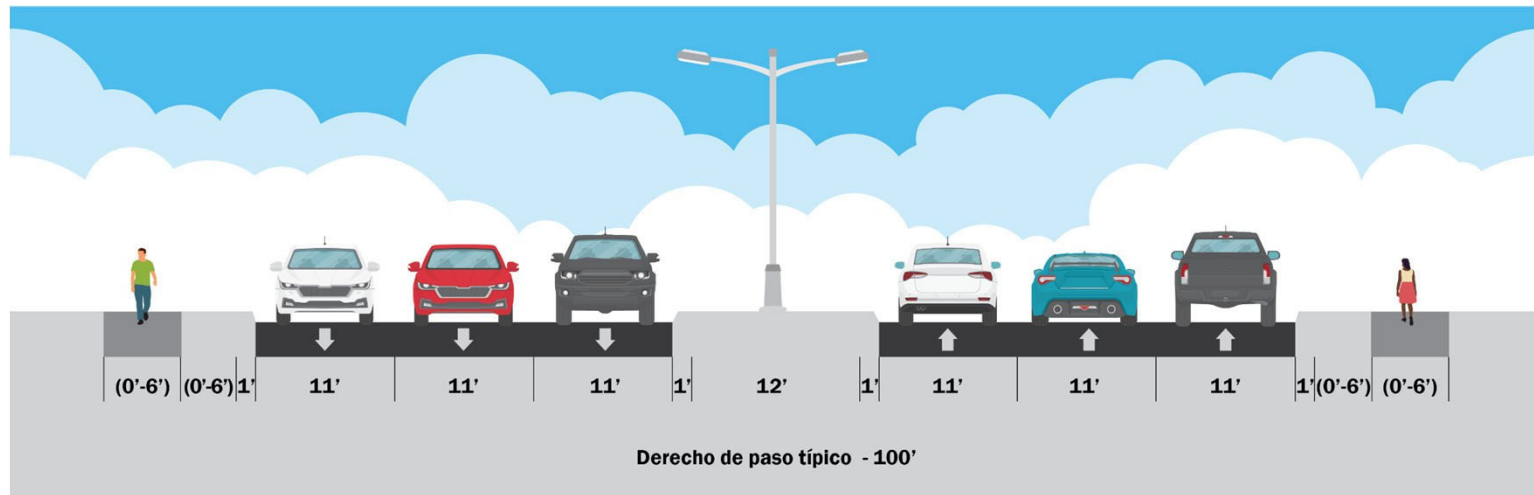
Cronograma del Estudio



CONDICIONES EXISTENTES



Sección Típica Existente de la Carretera



La sección transversal típica que se muestra representa una sección transversal general en Masters Drive, lejos de la influencia de cualquier intersección

- Carretera dividida de seis carriles
- El derecho al paso varía a lo largo del corredor
- Aceras en ambos lados (discontinuas)
- Tres carriles en cada dirección - 11' de ancho
- Bahías de giro a la izquierda en todas las secciones transversales señalizadas



Información de Condiciones Existentes

Características del Corredor

Información del corredor



Aproximadamente 5 millas



Arteria menor, calzada dividida de seis carriles



Límite de velocidad indicado (40 mph)



32 paradas de autobús
(6 tienen bancas, 3 tienen marquesinas)



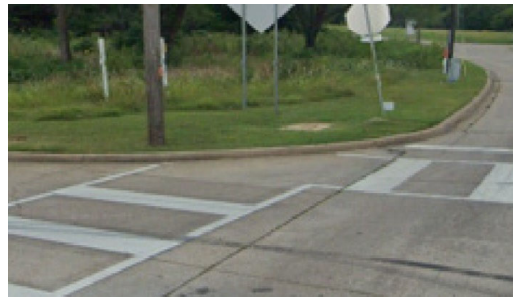
11,300-18,800
vehículos al día



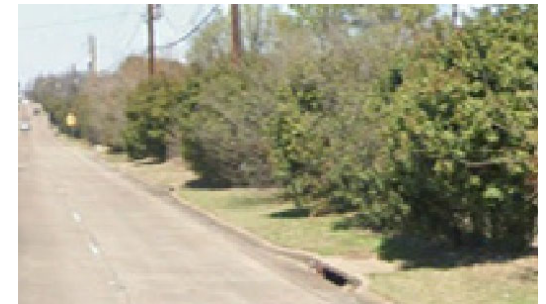
Aceras obstruidas por postes de servicios públicos, buzones y botes de basura



Rampas que no cumplen con las normas de accesibilidad



Rampas faltantes en Sam Houston Road



No hay aceras ni señales de tráfico obstruidas por árboles sobresalientes



Información de Condiciones Existentes

Información de Velocidad Puntual y Volúmenes de Tráfico

Resumen de datos de velocidad instantánea				
Desde	A	Límite de velocidad indicado (mph)	Velocidad del Percentil 85 (mph)	Velocidad máxima (mph)
Scyene Road	Bruton Road	40	51	>70
Bruton Road	Lake June Road	40	46	>70
Lake June Road	Laneyvale Avenue	40	45	65-70
Laneyvale Avenue	Elam Road	40	49	>70
Elam Road	US 175	40	46	65-70
Scyene Road	Bruton Road	40	51	>70



Información de Condiciones Existentes

Zonas Escolares

- 4 zonas escolares
 - Young Men's Leadership Academy at Fred F. Florence Middle School
 - Kingdom Harvest Church of God in Christ
 - A+ Academy Secondary School
- Hay una alta actividad peatonal en Checota Drive, entre Bruton Road y Lake June Road en Young Men's Leadership Academy at Fred F. Florence Middle School



Información de Condiciones Existentes

Deficiencias de las Aceras

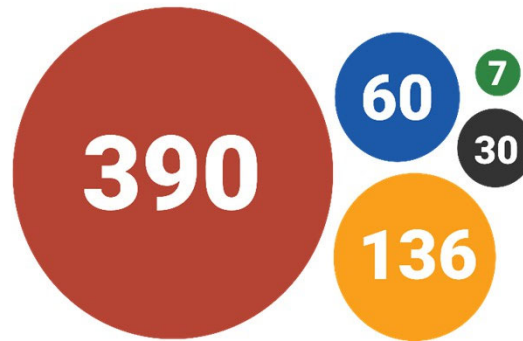
- No hay aceras en el lado este entre Carolina Oaks Drive y Abraham Drive (Proyecto de mayor prioridad en el Plan Maestro de Aceras de Dallas, 2021)
- Aceras discontinuas en ambos lados entre Scyene Road y Military Parkway
- Aproximadamente el 40% de la longitud del corredor le falta acera o está en malas condiciones



Información de Accidentes (2018-2022)

Un Total de 623 Accidentes

- Solo daños a la propiedad
- Posible lesión
- Lesiones menores
- Lesiones graves
- Fallecimiento

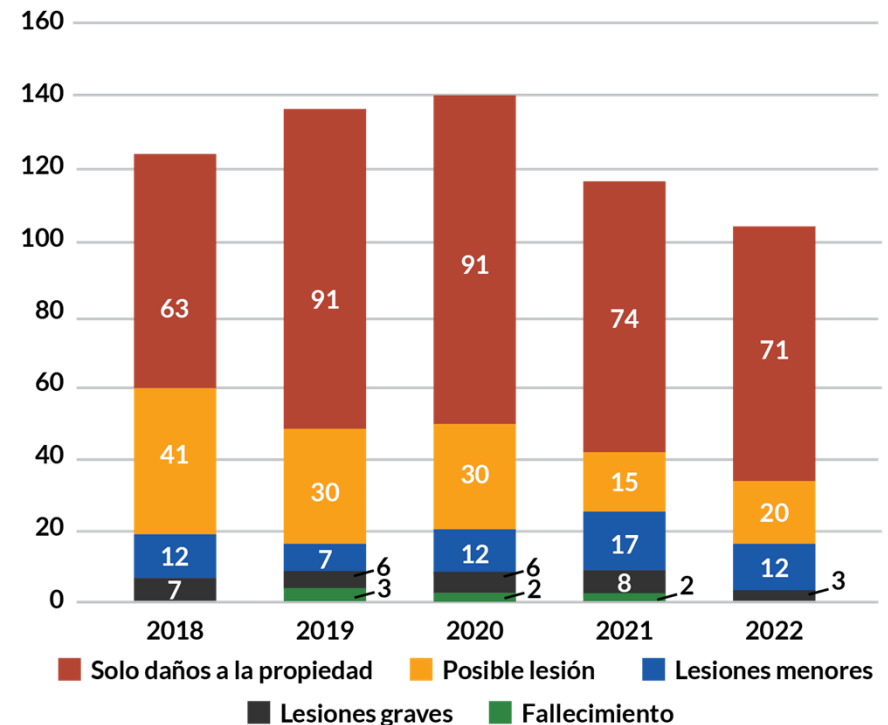


Tasa de Accidentes del Corredor (2019)	610.43
Tasa de Accidentes Promedio en el Estado (2019)	174.67
Proporción del Corredor al Estado	3.49



Masters Drive es parte de la Red de Altas Lesiones y las tasas de accidentes son aproximadamente **3 veces** mayores que las de instalaciones similares en todo el estado de Texas

Recuento de accidentes por gravedad de los accidentes (2018-2022)



Información de Accidentes (2018-2022)

Mapa de Calor

- Los 3 factores principales para todos los accidentes incluyen:
 - No Ceder el Derecho al Paso: 259 accidentes (42%)
 - No controlar la velocidad / exceso de velocidad: 110 accidentes (18%)
 - Ignorar señal de tráfico: 95 accidentes (15%)



Las velocidades de viaje a lo largo del corredor deben controlarse para alentar a los automovilistas a conducir dentro de los límites de velocidad y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vialidad.



Información de Accidentes (2018-2022*)

Accidentes con Lesiones Mortales y Graves (37 accidentes)

Los 5 factores principales de accidentes con lesiones mortales o graves:

- No controlar la velocidad / exceso de velocidad – 13 accidentes (35%)
- No ceder el derecho al paso – 13 accidentes (35%)
- Ignorar señal de tráfico – 9 accidentes (24%)
- Conducir bajo los efectos del alcohol – 8 accidentes (22%)
- Velocidad insegura – 4 accidentes (11%)

Patrones Clave:

- Alrededor del 50% ocurrieron durante la noche
- El 38% ocurrieron en intersecciones sin señalización y 33% en intersecciones con señalización
- El 35% fueron accidentes en ángulo recto

* Se revisó información más reciente de accidentes (2022 – 2024), 21 accidentes fatales y graves



Información de Accidentes (2018-2022*)

Accidentes que Involucran Peatones o Ciclistas (10 accidentes)

Los 3 factores principales de accidentes:

- Los peatones no cedieron el derecho al paso a vehículos – 4 accidentes (40%)
- Los vehículos no cedieron el derecho al paso – 3 accidentes (30%)
- No Conducir en un Solo Carril/Ignorar una Señal de Alto o Semáforo – 2 Accidentes (20%)

Patrones Clave:

- El 30% de los accidentes de peatones y ciclistas ocurrieron durante la noche.

* Se revisó información más reciente de accidentes (2022 – 2024), 3 accidentes fatales y graves que involucran a un peatón desde el 2022 al 2024.



Resumen

- El corredor es parte del HIN y experimenta alrededor de 3 veces la tasa de accidentes en instalaciones similares en el estado de Texas
- Las velocidades del percentil 85 a lo largo del corredor son altas y es fácil acelerar
- Fallar en controlar la velocidad/exceso de velocidad fue un factor prominente en los accidentes con lesiones fatales y graves
- El corredor tiene cuatro zonas escolares; se identificó una alta actividad de peatones en Checota Drive
- La mayoría de los accidentes de peatones y ciclistas ocurrieron entre Lake June Road y Bruton Road



Resumen

- Mejoras como marcas y señalización en el pavimento pueden ofrecer mayor seguridad, mejor visibilidad y un ambiente más agradable y navegable
- Alrededor del 50% de los accidentes con lesiones fatales y graves ocurrieron durante la noche (todos los postes de luz se han convertido a LED desde entonces)
- No ceder el derecho al paso es el factor de accidentes más significativo para todos los accidentes



MEJORAS PROPUESTAS



Mejoras Propuestas

- Revisión de alto nivel
- Finalización estimada en años
 - Mejoras a corto plazo – menos de 2 años
 - Mejoras a mediano plazo – 3-5 años
 - Mejoras a largo plazo – más de 5 años



Mejoras Propuestas

Mejoras a corto plazo: menos de 2 años



Instalar/actualizar letreros

Instalar o actualizar los letreros para mejorar la visibilidad y la seguridad en todo el corredor.



Mejorar las marcas del pavimento y los cruces peatonales con retro reflectividad

Mejorar las marcas del pavimento y los cruces peatonales con retro reflectividad en todo el corredor.



Señales permanentes de retroalimentación de velocidad

Se ha demostrado que la instalación de señales permanentes de retroalimentación de velocidad dinámica reduce el total de choques en un 7%.*



Educación pública y divulgación

Comparta consejos de seguridad con la comunidad a través de folletos, eventos o redes sociales para alentar a las personas a conducir y caminar de manera segura.



Mejora de la aplicación de la ley en el tráfico

Aumentar el personal encargado de hacer cumplir la ley dedicado a la aplicación de la ley en el tráfico.



Nueva señal de tráfico

Cuando se justifique, las señales de tráfico pueden reducir los accidentes en un 35%.*



Placas traseras de señales con borde retro reflectante

Instálelas en todos los cabezales de las señales de tráfico.



Poda de árboles

Corte los árboles y arbustos demasiado crecidos que bloquean los letreros.



Flecha amarilla intermitente

Actualice las indicaciones de rendimiento en verde a flechas amarillas parpadeantes.



Luces intermitentes de la zona escolar

Asegúrese de que todas las zonas escolares tengan luces intermitentes.



Instale la señal de alto

Para aumentar la visibilidad de la señal de alto, instálela en: Carolina Oaks Drive, Grove Oaks Boulevard, Shelburne Drive, Sand Springs Avenue.



*Fuente: TxDOT HSIP Guidelines
** Fuente: FHWA Proven Safety Countermeasures

Mejoras Propuestas

Mejoras a mediano plazo: 3-5 años



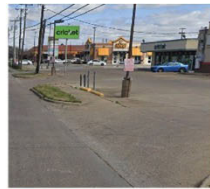
Cruce peatonal de alta visibilidad

Los cruces peatonales de alta visibilidad pueden reducir los accidentes con lesiones de peatones hasta en un 40%.**



Instalar/mejorar las aceras

Reparar las aceras actuales y ampliar/repavimentar las aceras deficientes para mejorar la transitabilidad a lo largo del corredor.



Gestión de acceso

Se recomienda cerrar un camino de entrada en la intersección de Lake June Road y la intersección de Bruton Road.



Mejoras en las rampas de las aceras

Instale o actualice las rampas de las aceras para que cumplan con los estándares de la ADA.



Retemporización de señales

Cronometre adecuadamente el cambio amarillo y todos los intervalos rojos para reducir los choques en ángulo e implemente intervalos de peatones principales (LPI) para reducir los choques entre vehículos y peatones en: Bruton Road, Scyene Road, Lake June Road, Military Parkway.

Mejoras a largo plazo: 5 años



Aplicación de tratamiento de superficie de alta fricción (HFST)

Para reducir el pavimento mojado y los choques por escorrenría en los accesos a las intersecciones.



Árboles en el camellón/paisajismo

Agregue árboles en el camellón que ayudará a calmar el tráfico.



Instalar/mejorar la iluminación

Instale farolas entre Sam Houston Road y Military Parkway. La ciudad de Dallas ha actualizado recientemente la iluminación a accesorios LED a lo largo del corredor.



Consolidación de buzones

Consolide los buzones que colindan con las aceras.



Carriles exclusivos para girar

Se ha demostrado que la instalación de un carril exclusivo para girar a la derecha reduce el total de choques entre un 14 y un 26%. Se ha demostrado que la instalación de un carril exclusivo para girar a la izquierda reduce el total de choques entre un 28 y un 48%.**



Nueva señal de tráfico

Cuando se justifique, las señales de tráfico pueden reducir los accidentes en un 35%.*



Asociación con TxDOT, DART, Dallas ISD y otras partes interesadas

Coordinación con varias partes interesadas para mejorar la seguridad.



*Fuente: TxDOT HSIP Guidelines
** Fuente: FHWA Proven Safety Countermeasures

Mejoras Propuestas

Nuevas Señales de Tráfico (C/L)	Paso peatonal de alta visibilidad (M)
• Checota Drive (C) • Old Seagoville Road (C) • US 175 Frontage Roads (L)* • Oak Gate Lane (L)* * La señal es necesaria basado en el análisis de Necesidad TMUTCD	• Sand Springs Avenue Con señales de cruce escolar avanzadas
Señales permanentes con retroalimentación de velocidad(C)	Ubicaciones exclusivas para carriles de giro (L)
• Al sur de Big Thicket Drive • Al norte de Lake June Road • Al norte de Bruton Road	• Doble giro a la izquierda en dirección este y giro a la derecha en dirección oeste en la US 175** • Giro a la izquierda en dirección sur en Oak Gate Lane • Giro a la derecha en dirección sur en Bruton Road • Doble giro a la izquierda y derecha en dirección norte en Scyene Road • Doble giro a la izquierda en dirección sur y giro a la derecha en dirección oeste en Military Parkway • Mayor longitud de almacenamiento para los carriles de giro existentes ** Se requiere la aprobación de TxDOT para las intersecciones en el Derecho al Paso de TxDOT

C: Mejoras a corto plazo; M: Mejoras a mediano plazo; L: Mejoras a largo plazo



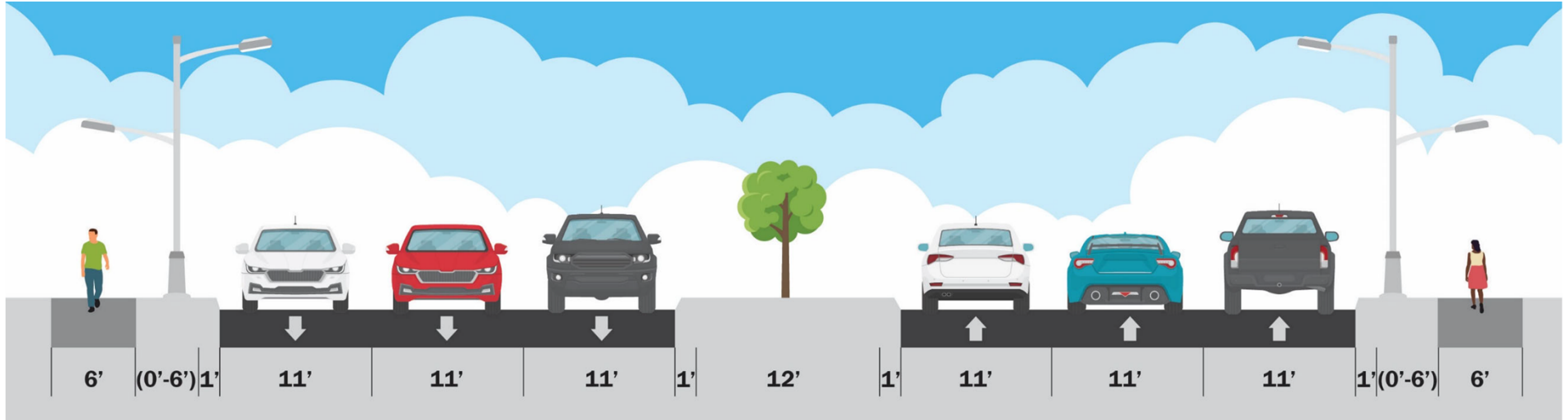
Mejoras Propuestas

- Instalar/renovar señalización (C)
- Mejorar marcas en el pavimento y cruces peatonales con retrorreflectividad (C)
- Reparar aceras existentes, ampliar/repavimentar las aceras deficientes(M)
- Mejorar las rampas peatonales para que cumplan con las normas de accesibilidad (M)

C: Mejoras a corto plazo; M: Mejoras a mediano plazo; L: Mejoras a largo plazo



Mejoras Propuestas



La sección transversal típica mostrada representa una sección transversal general en Masters Drive, fuera de la influencia de cualquier intersección

- Misma configuración de carretera que la existente
- Nuevos semáforos/cambios de tiempo de semáforos (C/L)
- Aceras continuas en ambos lados (M)
- Extensiones de carriles de giro/bahías de almacenamiento (L)
- Árbol en el camellón (L)
- Iluminación continua de carreteras y peatones (L)

C: Mejoras a corto plazo; M: Mejoras a mediano plazo; L: Mejoras a largo plazo



Impacto del Tráfico

Intersección	Sin construcción (2045)		Mejoras propuestas: aceras continuas – corredor completo (2045)	
	Pico de la mañana	Pico de la tarde	Pico de la mañana	Pico de la tarde
	Nivel de servicio	Nivel de servicio	Nivel de servicio	Nivel de servicio
US 175 EBFR	F	F	C	C
US 175 WBFR	F	F	B	B
Cushing Drive/ Old Seagoville Road	C	C	C	C
Elam Road	D	C	D	D
Lake June Road	E	F	D	E
Bruton Road	E	D	D	D
Scyene Road	D	E	C	D
Military Parkway	F	D	D	D

- Aumento de velocidad de 6mph en dirección sur durante la hora pico PM comparado a No Build
- La intersección de Lake June Road es la más crítica, con un retraso promedio de 63 segundos durante la hora pico PM.

 **2.5%**

El modelo de tráfico supone que el tráfico aumentará un 2,5% anual entre 2023 y 2045



Matriz de Evaluación

Matriz de Evaluación	No Build	Mejoras Propuestas: Aceras Continuas – Corredor Completo (2045)
GESTIÓN DE SEGURIDAD Y VELOCIDAD		
Apoya la Reducción de todos los accidentes y su gravedad	Pobre	Bueno
Separación entre peatones/ciclistas y vehículos	Justo	Justo
Fomentar la reducción de velocidad	Pobre	Bueno
MOVILIDAD Y ACCESO		
Mejorar cruces y conexiones peatonales	Justo	Bueno
Facilita el uso de bicicleta	Pobre	Pobre
Apoya el acceso de transito y tiempos de viaje	Justo	Justo
Minimiza impactos a los tiempos de viajes de vehículos	Pobre	Bueno
VIABILIDAD		
Oportunidad para mobiliario urbano	Justo	Justo
Maximiza la comodidad de los peatones	Pobre	Bueno
COSTO Y FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN		
Minimiza los impactos al derecho al paso	Bueno	Bueno
Minimiza la escala de la construcción	Bueno	Justo



Siguientes Pasos



Formas de Proporcionar Comentarios

- Proporcionar comentarios en las tarjetas de comentarios
- Envíenos sus comentarios usando el formulario de encuesta en línea en la página web del proyecto
- ¡Ayúdenos corriendo la voz!

Sitio web del proyecto:

<https://bit.ly/mastaug>

Tarjeta de comentarios en persona: Disponible en reunión pública

Encuesta en línea:

<https://hdr.jotform.com/250336246537053>



Siguientes Pasos

- Obtener y analizar los aportes del público sobre las mejoras
- Finalizar las mejoras a corto, mediano y largo plazo según los comentarios del público
- Diseñar e implementar las mejoras a corto plazo, sujeto a la disponibilidad del financiamiento



¡GRACIAS!

<https://bit.ly/mastaug>

