

# Estudio sobre la seguridad del transporte en St. Augustine Road

Límites: De la US 175 a Military Parkway

Reunión Pública

22 de abril de 2025

---

---

Departamento de Transportación 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 actuales y las mejoras propuestas.
2. Recolectar la opinión pública sobre las mejoras a corto, mediano y largo plazo antes de finalizar el informe del estudio.

## Esquema de la Presentación:

- Antecedentes del Estudio
- Cronograma del Estudio
- Condiciones Existentes
- Mejoras Propuestas
- Posibles opciones futuras
- Sigüientes 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.
- **St. Augustine Road, desde Bruton Road hasta Lake June Road, ocupó el puesto 20 de los 407 segmentos del corredor en HIN (densidad de accidentes fatales y graves de 7.99).**
- El límite de estudio cubre una parte significativa de la HIN (Prairie Creek Road a Sam Houston Road) a lo largo de St. Augustine 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](http://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



**Evaluación de  
Condiciones Existentes**



**Identificar  
Oportunidades**



**Evaluar  
Operaciones  
Futuras**



**Identify and  
Evaluate Potential  
Treatments**



**Identificar y Evaluar  
Tratamientos Potenciales**



**Documentación y  
Reportaje  
Otoño 2025**



**Encuesta Pública**  
Nov/Dic 2024



**Reunión Pública**



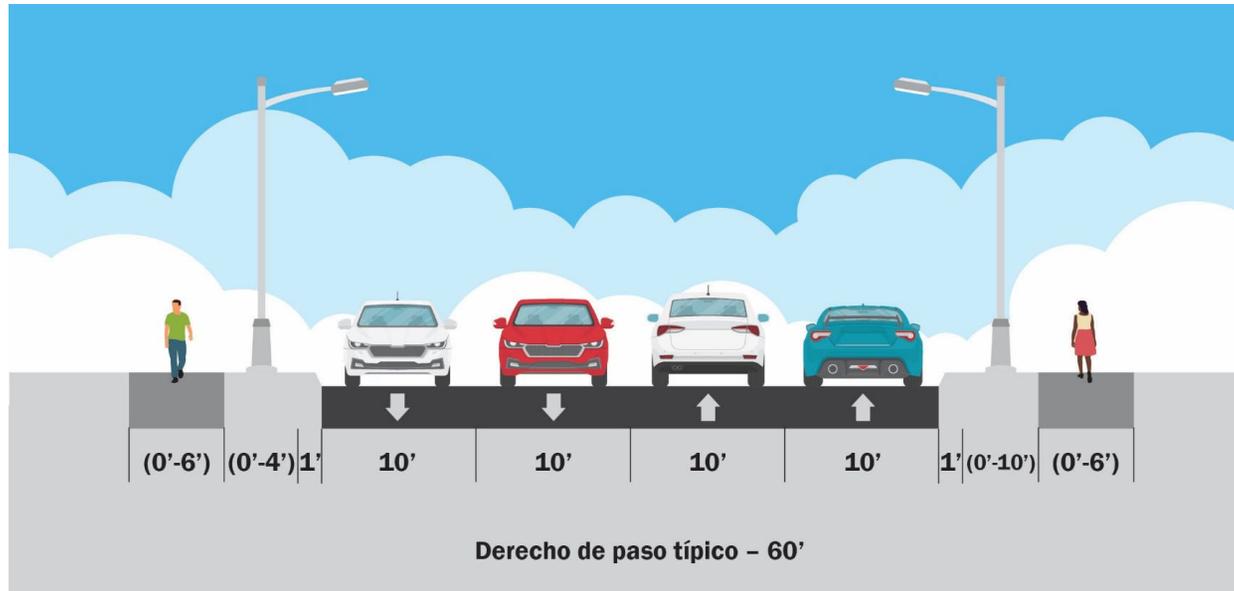
*ESTAMOS AQUI*



# CONDICIONES EXISTENTES



# Sección Típica Existente de la Carretera



La sección transversal típica que se muestra representa una sección transversal general en St. Augustine Road, lejos de la influencia de cualquier intersección.

- Carretera de cuatro carriles sin mediana
- Dos carriles en cada dirección: 10' de ancho
- El derecho de paso varía a lo largo del corredor
- Aceras a ambos lados (discontinuas)



# Información de Condiciones Existentes

## Características del Corredor

### Información del corredor



Aproximadamente 5 millas



Community Collector, calzada indivisa de cuatro carriles



Límite de velocidad indicado (35 mph)



22 paradas de autobús (4 tienen bancas, 1 tiene marquesina)



5,800-11,200 vehículos al día



Ausencia de cruces peatonales con rayas en Lake June Road



Rampas que no cumplen con las normas de accesibilidad



Faltan rampas en la acera en Rhoda Lane



Marcas de carril descoloridas



# 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	35	45	>70
Lake June Road	Elam Road	35	42	60-65
Elam Road	US 175	35	43	65-70



# Información de Condiciones Existentes

## Zonas Escolares

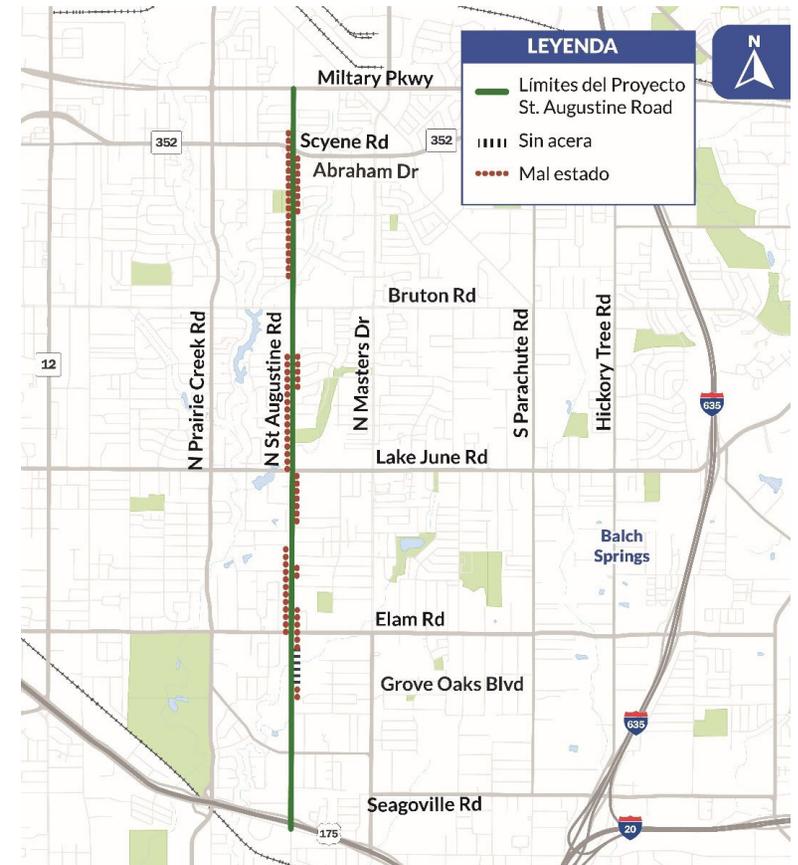
- 7 zonas escolares
- C.A. Tatum Jr. Elementary School
  - Edward Titcher Elementary School
  - KIPP Pleasant Grove Primary School
  - Jessie's School
  - Pleasant Grove Elementary School
  - Cristo Rey Dallas College Prep
  - William M Anderson Elementary School
  - Julius Dorsey Elementary School
- Alta actividad peatonal entre Bruton Road y Scyene Road, y entre Lake June Road y Seagoville/Old Seagoville Road



# Información de Condiciones Existentes

## Deficiencias de las Aceras

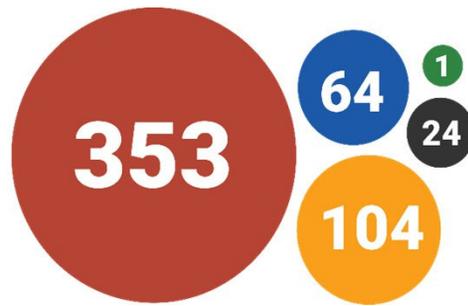
- Aceras discontinuas en el lado este entre Elam Road y Grove Oaks Boulevard
- Aproximadamente el 40% de la longitud del corredor carece de acera o está en malas condiciones



# Información de Accidentes (2018-2022)

## Un Total de 546 Accidentes

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

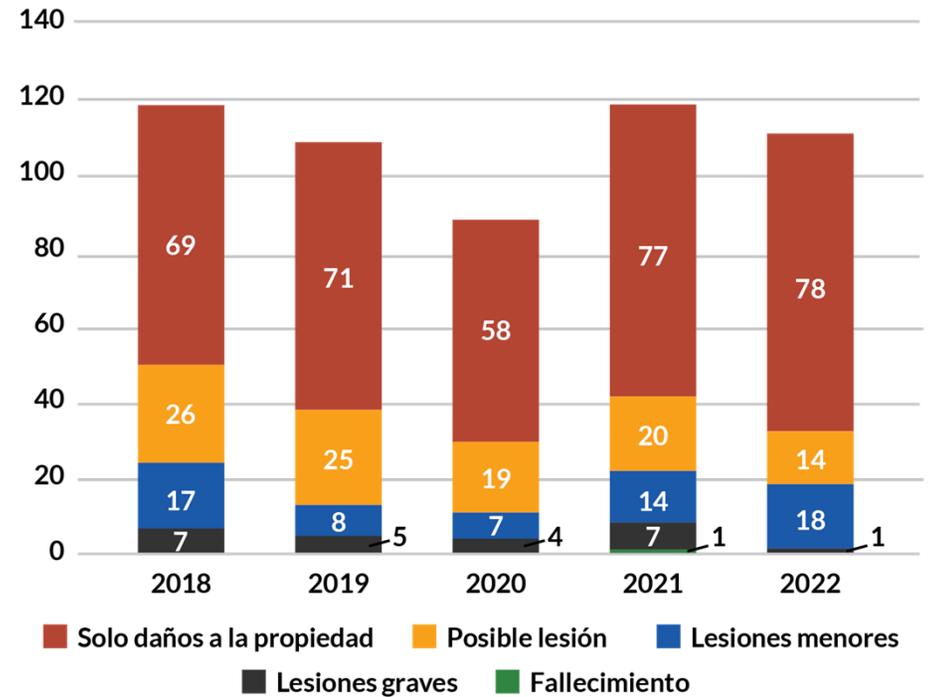


Tasa de Accidentes del Corredor (2019)	986.11
Tasa de Accidentes Promedio en el Estado (2019)	325.65
Proporción del Corredor al Estado	3.03



St. Augustine Road 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: 170 accidentes (31%)
  - No controlar la velocidad / exceso de velocidad: 109 choques (20%)
  - Ignorar señal de tráfico: 131 accidentes (24%)



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 (25 accidentes)

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

- Ignorar señal de tráfico – 8 accidentes (32%)
- No controlar la velocidad / exceso de velocidad – 7 accidentes (28%)
- No ceder el derecho al paso – 7 accidentes (28%)
- Conducir bajo los efectos del alcohol – 6 accidentes (24%)
- Velocidad insegura – 3 accidentes (12%)

### Patrones Clave:

- El 60% ocurrió durante las horas nocturnas
- El 48% ocurrieron en intersecciones con señalización y el 8% en intersecciones sin señalización
- El 28% fueron accidentes en ángulo recto

\* Datos revisados de accidentes más recientes (2022 - 2025 hasta la fecha), 15 accidentes fatales y con lesiones graves desde 2022 hasta 2025 hasta la fecha.



# Información de Accidentes (2018-2022\*)

## Accidentes que Involucran Peatones o Ciclistas (16 accidentes)

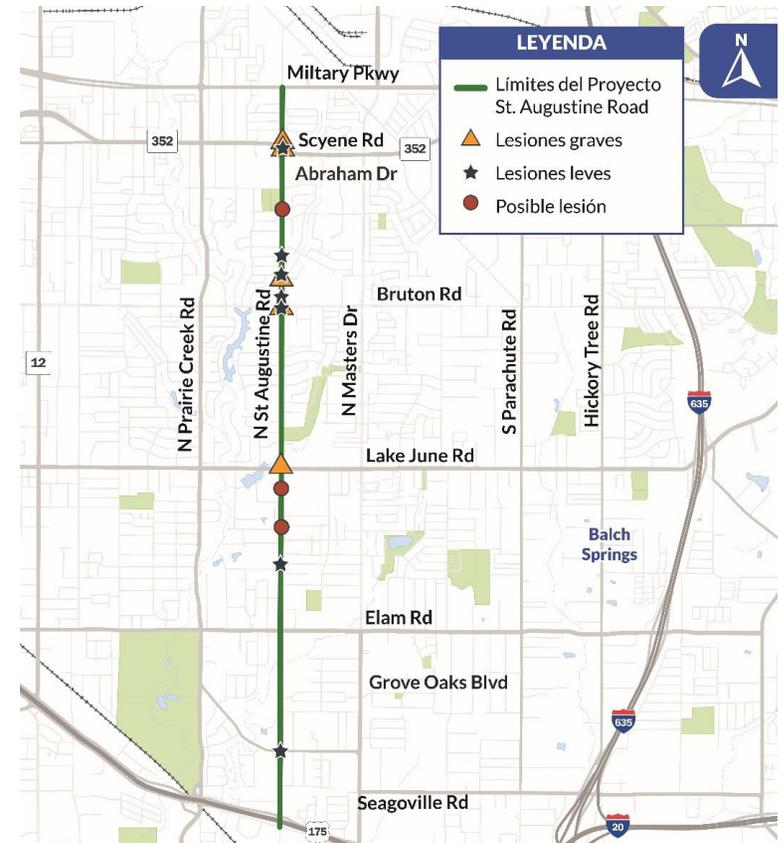
### Los 3 factores principales de accidentes:

- Los peatones no cedieron el derecho al paso a vehículos – 7 choques (44%)
- Los vehículos no cedieron el derecho al paso – 4 choques (25%)
- No controlar la velocidad/Velocidad insegura – 3 choques (19%)

### Patrones Clave:

- El 50% de los accidentes de peatones y ciclistas ocurrieron durante la noche.

\* Datos revisados de accidentes más recientes (2022 - 2025 hasta la fecha), 4 choques fatales y con lesiones graves que involucraron a un peatón desde 2022 hasta 2025 hasta la fecha.



# Resumen

- El corredor es parte del HIN y experimenta al rededor 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
- Hacer caso omiso de la señal de tráfico fue un factor destacado en los accidentes mortales y con lesiones graves
- El corredor tiene cuatro zonas escolares; se identificó una alta actividad de peatones en Grady Lane, Grove Oaks Boulevard, Rhoda Lane, Highfield Drive
- La mayoría de los accidentes de peatones y ciclistas ocurrieron entre Bruton Road y Scyene Road



# Resumen

- El 60% de los accidentes mortales y con lesiones graves ocurrieron durante la noche (desde entonces, todo el alumbrado público se ha convertido a LED)
- No ceder el derecho al paso es el factor de accidentes más significativo para todos los accidentes
- Sobre la base de la baja relación entre el volumen y la capacidad (0,25 a 0,46) del tráfico y la necesidad de calmar el tráfico a lo largo del corredor, la reducción de carriles podría ser factible



# 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

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

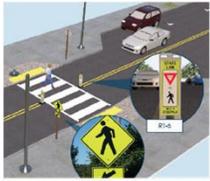


\*Fuente: TxDOT HSIP Guidelines

\*\* 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%.\*\*



### Access management

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



### Retemporización de señales

Cronometre adecuadamente el cambio amarillo y todos los intervalos rojos para reducir los choques en ángulo e implemente intervalos de peatones adelantados (LPI) para reducir los choques entre vehículos y peatones en Old Seagoville Road, Bruton Road, Scyene Road, Lake June Road



### Instalar/mejorar las aceras

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



### Mejoras en las rampas de las aceras

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



### Nueva baliza rectangular de parpadeo rápido (RRFB)

Se ha demostrado que las RRFB reducen los choques de peatones en un 47%.\*\*

## 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.



### Instalar/mejorar la iluminación

La ciudad de Dallas ha actualizado recientemente la iluminación a accesorios LED a lo largo del corredor.



### 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%.\*\*



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

Coordinación con varias partes interesadas para mejorar la seguridad.



### Reducción de carril

Reducción de carril para ayudar a reducir la velocidad y reducir los choques.



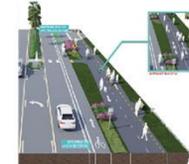
### Consolidación de buzones

Consolide los buzones que colindan con las aceras.



### Carriles para bicicletas

Carriles para bicicletas para ayudar a reducir los accidentes y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera



### Sendero

Construya un sendero para proporcionar un espacio seguro y cómodo para peatones y ciclistas a lo largo del corredor.



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

# Mejoras Propuestas

Señales permanentes de retroalimentación de velocidad (S)	Ubicaciones exclusivas de carriles para giro (L)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Al sur de Elam Road</li> <li>Al sur de Laneyvale Avenue</li> <li>Al norte de Briggs Street</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EB Giro a la izquierda y giro a la derecha en US 175</li> <li>WB Giro a la izquierda en US 175**</li> <li>NB Giro a la izquierda en Scyene Road</li> <li>NB Giro a la izquierda y WB giro a la izquierda en Military Parkway</li> <li>Mayor longitud de almacenamiento para los carriles de giro existentes</li> </ul>
<b>Paso de peatones de alta visibilidad (M)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Musgrave Drive</li> </ul> <p>Con señales de cruce escolar avanzadas</p>	<p>** Se requiere la aprobación de TxDOT para las intersecciones en TxDOT ROW</p>
<b>Baliza rectangular de parpadeo rápido (M)***</b>	<b>Nuevos semáforos (L)</b>
<p>(RRFB es un señal de control del tráfico que ayuda a los peatones a cruzar las calles de manera segura al detener el tráfico y proporcionar a los peatones el derecho de paso)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grady Lane</li> <li>Rhoda Lane</li> <li>Bluffcreek Drive</li> <li>Kerrville Street</li> </ul> <p>***Se requieren más estudios para la ubicación y las órdenes de registro de RRFB</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Silver Falls Boulevard*</li> </ul> <p>* La señal está garantizada en base al análisis de TMUTCD Warrant</p>



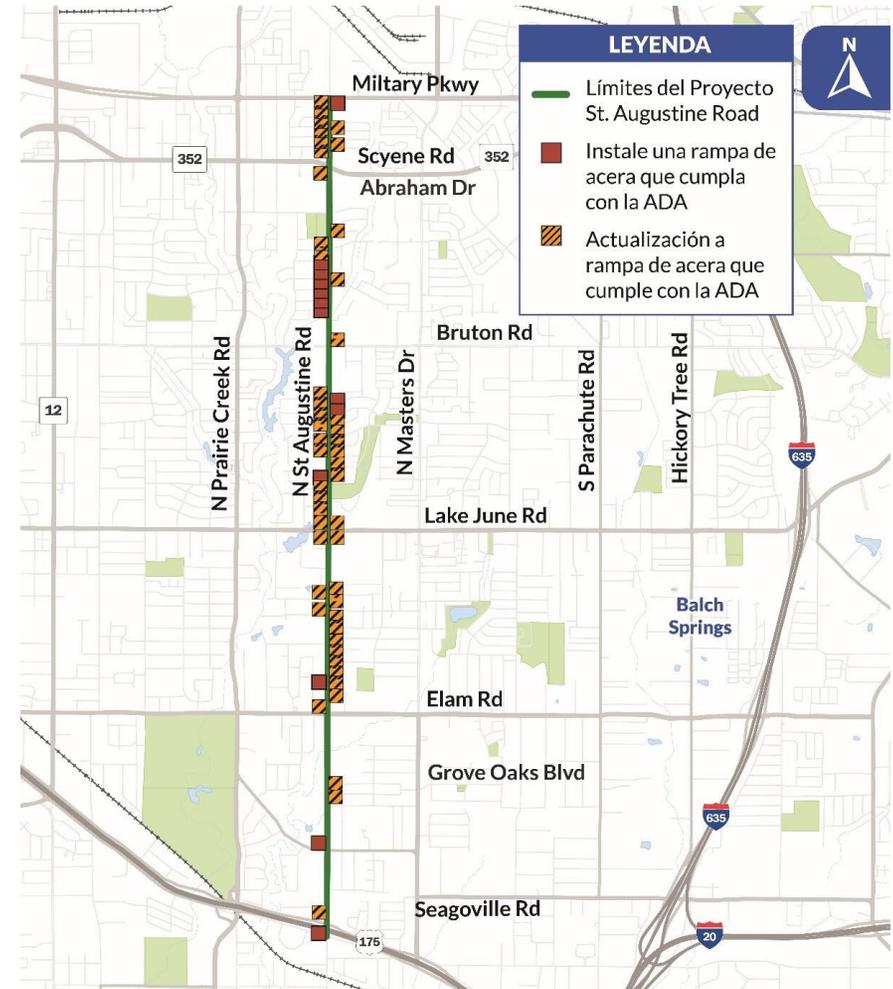
S: Mejoras a corto plazo; M: Mejoras a mediano plazo; L: Mejoras a largo plazo



# Mejoras Propuestas

- Instalar/actualizar letreros (S)
- Mejorar la señalización del pavimento y los cruces peatonales con retro reflectividad (S)
- Reparar las aceras actuales, ensanchar/repavimentar las aceras deficientes (M)
- Actualizar las rampas de las aceras peatonales para que cumplen con las normas de accesibilidad (M)

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



# POSIBLES OPCIONES FUTURAS



# Resumen de las Opciones

## Corto Plazo:

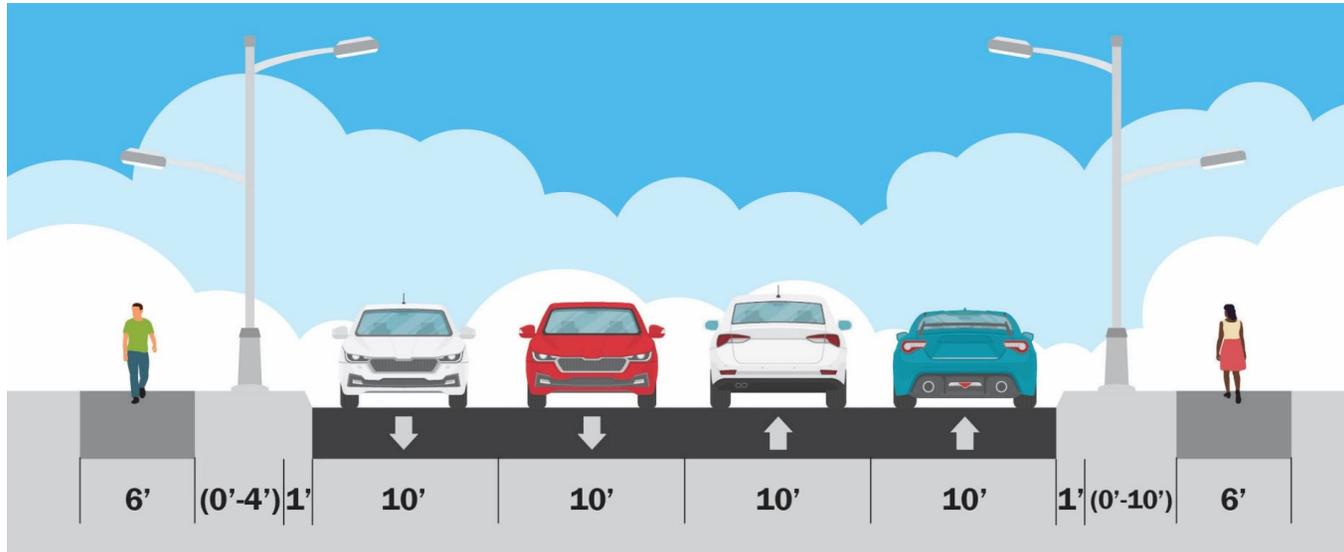
- Opción 1: Sin cambios en el número de carriles, aceras continuas a ambos lados

## Largo Plazo:

- Opción 2: Reducción de carriles con carriles para bicicletas
- Opción 3: Reducción de carriles con sendero



# Opción 1



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

- La misma configuración de carretera que la actual
- Cambios en la temporización de la señal (S)
- Nuevas Señales de Tráfico (S/L)
- Aceras continuas a ambos lados (M)
- Carriles de giro/extensiones de la bahía de almacenamiento (L)
- Iluminación continua de carreteras y peatones (L)



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

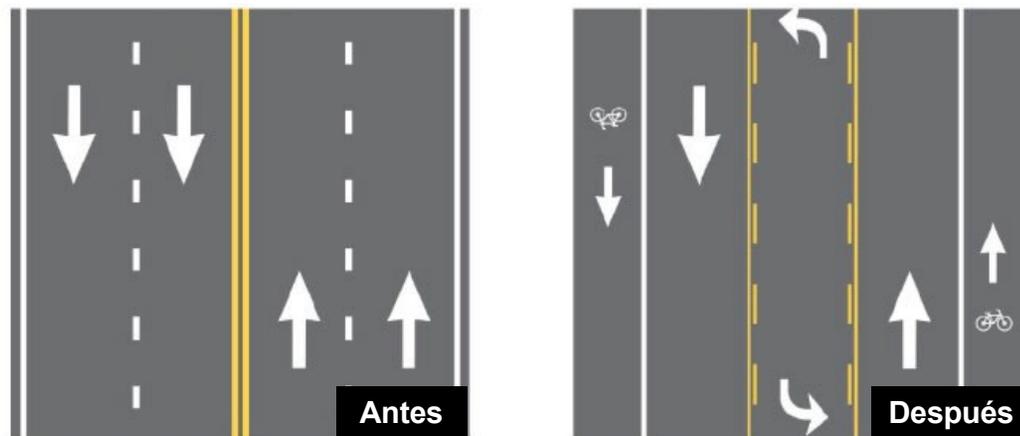
# Posibles Opciones a Largo Plazo

- Para mejorar aún más la seguridad y para calmar del tráfico a lo largo del corredor, se analizaron las opciones de reducción de carril para su consideración a largo plazo.
- Una reducción de carriles podría mejorar la seguridad al reducir el número de puntos de conflicto, reducir la distancia de cruce de peatones (tiempo de exposición), reducir los choques en ángulo recto (T-bone) a medida que los vehículos en las calles laterales cruzan menos carriles y promover velocidades más consistentes a lo largo del corredor.
- Nota: Todas las mejoras anteriores están incluidas en todas las posibles opciones futuras.



# Posibles Opciones a Largo Plazo

- La reducción de carriles puede reducir el total de choques entre 19-47%. Fuente: Contramedidas de seguridad comprobadas de la FHWA

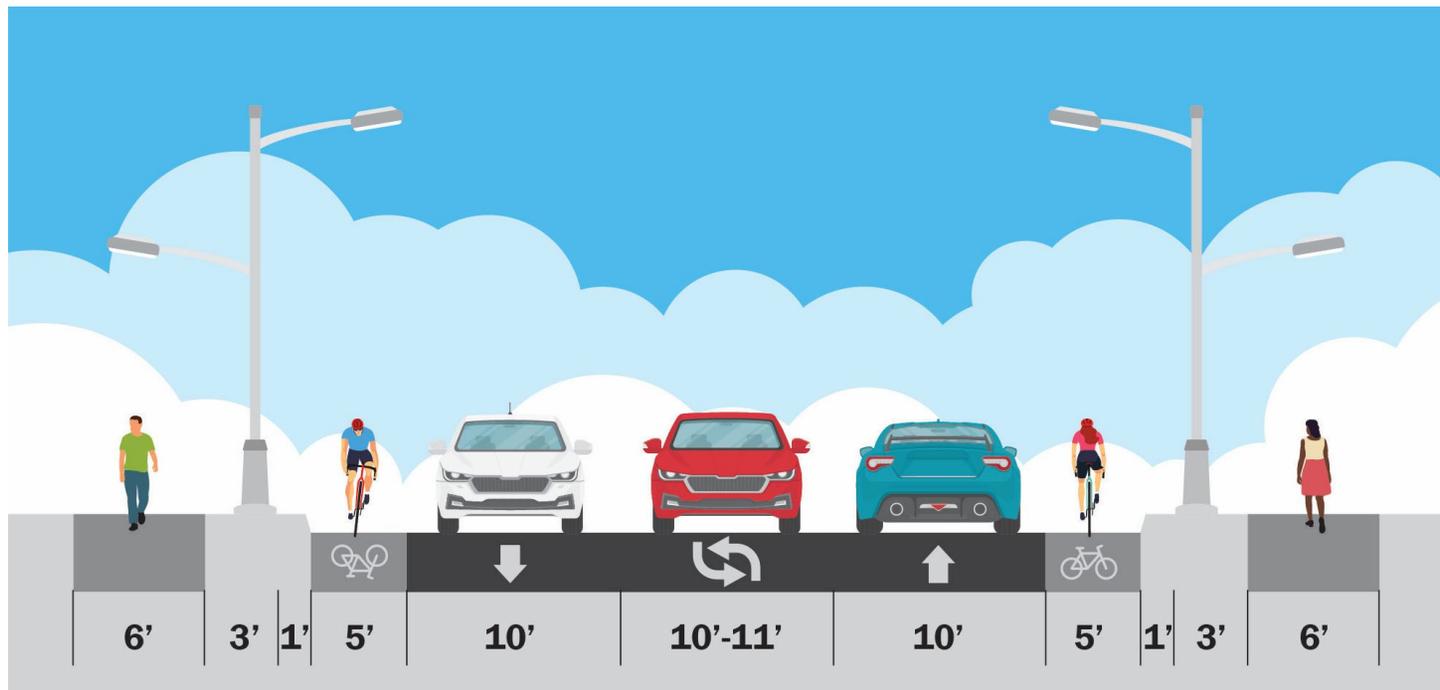


- Agregar un carril para bicicletas puede reducir los accidentes hasta en un 49%. Fuente: Contramedidas de seguridad comprobadas de la FHWA



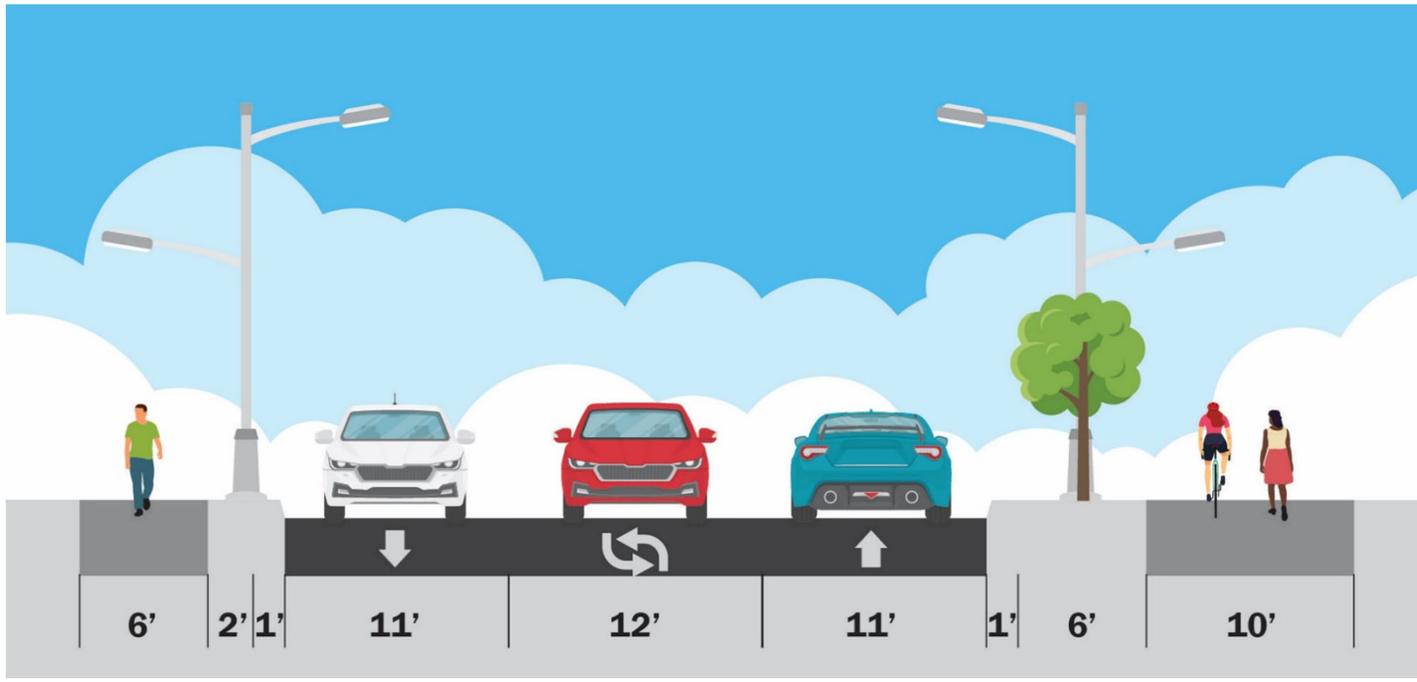
# Opción 2

Ilustración de la reducción de carriles con carriles para bicicletas



# Opción 3

Ilustración de reducción de carriles con sendero



# Impacto en el Tráfico de las Opciones

**Impactos en el tráfico en el año 2045, durante la hora de mayor afluencia del día:**

- **Option 1:** Aumento de 1 mph en la velocidad tanto en dirección norte como en dirección sur durante las horas pico de la tarde, en comparación con la opción sin construcción.
- **Opción 2/3:** Disminución de 2 mph en la velocidad en dirección sur, en comparación con la opción 1.
- La intersección de Bruton Road registra un retraso promedio de aproximadamente 40 segundos durante las horas pico de la mañana y la tarde en la opción 2/3.
- La opción 2/3 prevé una reducción del 10 % en el tráfico a lo largo del corredor.



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



# Impacto en el Tráfico de las Opciones

Intersección	Sin construcción (2045)		Option 1: Mejoras propuestas: aceras continuas – corredor completo (2045)		Opción 2/3: Reducción de carril (2045)	
	Pico de la mañana	Pico de la tarde	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	Nivel de servicio	Nivel de servicio
US 175 EBFR	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
US 175 WBFR	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Seagoville/Old Seagoville Road	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>
Elam Road	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Lake June Road	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Bruton Road	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>D</b>
Scyene Road	<b>D</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Military Parkway	<b>E</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>B</b>



# Matriz de Evaluación

Matriz de evaluación	Sin construcción	Opción 1: Aceras continuas	Opción 2: Reducción de carriles con carriles para bicicletas	Opción 3: Reducción de carriles con sendero
<b>SEGURIDAD Y GESTIÓN DE LA VELOCIDAD</b>				
Admite la reducción de todos los choques y la gravedad	Pobre	Bien	Bien	Bien
Separación entre peatones/ciclistas y vehículos	Justo	Justo	Justo	Bien
Fomenta la reducción de la velocidad	Pobre	Justo	Bien	Bien
<b>MOVILIDAD Y ACCESO</b>				
Mejora los pasos de peatones y las conexiones	Pobre	Justo	Bien	Bien
Facilita el uso de bicicleta	Pobre	Pobre	Bien	Bien
Admite el acceso al transporte público y los tiempos de viaje	Justo	Bien	Justo	Justo
Impactos minimizados en los tiempos de viaje de los vehículos	Justo	Bien	Justo	Justo
<b>HABITABILIDAD</b>				
Oportunidad para el mobiliario urbano	Pobre	Pobre	Pobre	Bien
Maximiza la comodidad de los peatones	Justo	Bien	Bien	Justo
<b>COSTO Y FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
Minimización de los impactos del resto del mundo	Bien	Bien	Bien	Justo
Minimiza la escala de construcción	Bien	Bien	Justo	Pobre



# Siguientes Pasos



# Formas de Proporcionar Comentarios

- Proporcionar comentarios en las tarjetas de comentarios
- Envíenos sus comentarios utilizando el formulario de encuesta en línea en el sitio web del proyecto
- ¡Por favor, ayúdanos a correr 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 la opinión pública sobre las opciones presentadas.
- 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 de fondos
- Enmendar el Plan de Vías de la Ciudad de Dallas, si se adopta una opción de reducción de carriles y hay fondos disponibles para su implementación



**¡GRACIAS!**

<https://bit.ly/mastaug>

