

Kit de herramientas para proyectos peatonales

Actualizado en el 2021

Para proyectos peatonales y de los vecindarios

Este kit de herramientas describe las estrategias de ingeniería que el Departamento de Transporte de Seattle usa comúnmente para hacer que las calles sean más seguras y cómodas para los peatones.

Mejoras de seguridad

-  ↓ Reducción de colisiones peatones
-  ↓ Reducción de colisiones
-  ↓ Reducción de colisiones al dar vuelta
-  ↓ Velocidad reducida
-  ↑ Aumento del ceda el paso por parte de los conductores

Costo estimado

-  < \$20,000.00
-  \$21,000.00 - \$100,000.00
-  > \$100,000.00

Accesibilidad

-  Infraestructura de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA)

Cronología de la instalación

-  0-1 año
-  1-3 años
-  3 o más años

Encuentre más información en: www.seattle.gov/transportation/pedestrian



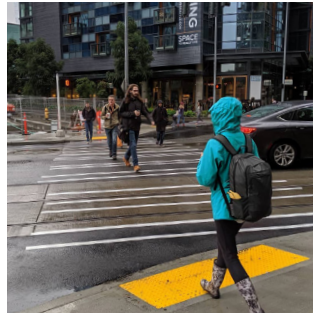
Seattle
Department of
Transportation

Kit de herramientas para proyectos peatonales: Cruces

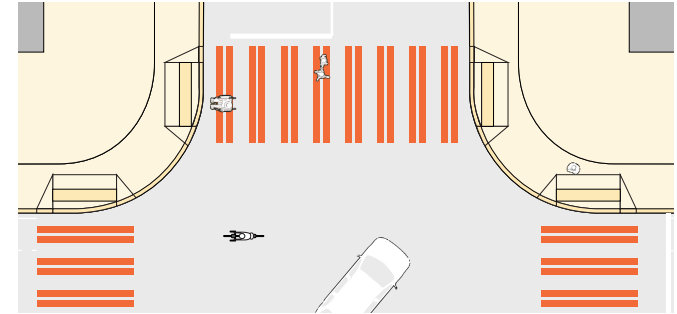
Señalización de cruces peatonales



- Avisa a los conductores de lugares de cruce frecuentes
- Por un costo adicional pueden incorporar arte diseñado por la comunidad
- Incluye señalización para restringir estacionarse de 20 a 30 pies de distancia del cruce peatonal para mejorar la visibilidad



8th Ave y Westlake Ave



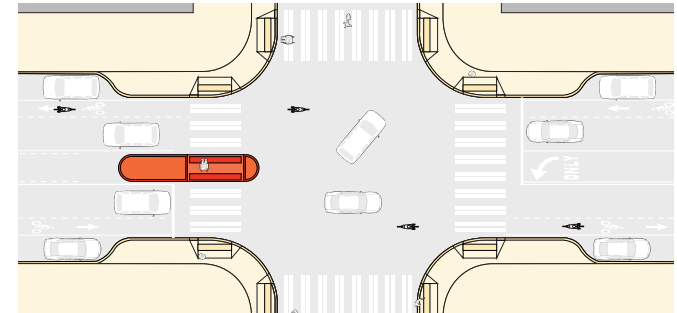
Isletas de refugio peatonal



- Ofrece un espacio protegido para que los peatones crucen hasta el centro de la calle y puedan esperar hasta que sea seguro cruzar el resto
- Se usa en calles con carril para dar vuelta en el centro o carril para estacionarse



Boylston Ave E y E Olive Way



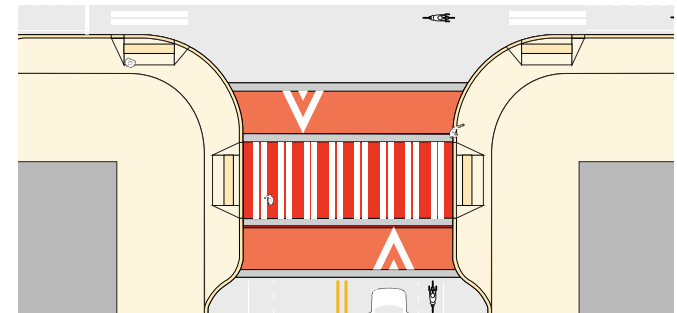
Cruce peatonal elevado



- Avisa a los conductores de la presencia de peatones y reduce la velocidad de los vehículos con un cruce peatonal elevado y marcado



8th Ave



Kit de herramientas para proyectos peatonales:

Bordillos y aceras

Acera o camino peatonal



Camino peatonal económico

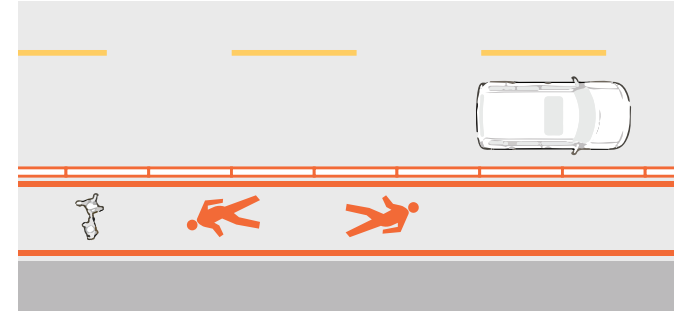
- Delimita el espacio peatonal de los vehículos, puede incluir pintura, bordillo, jardineras y pavimentado.

Acera tradicional

- Separa a los peatones de los vehículos a través de un camino peatonal de concreto, bordillo y franja de jardineras.



N 113th St - Camino peatonal económico



Camino peatonal económico

Extensión del bordillo



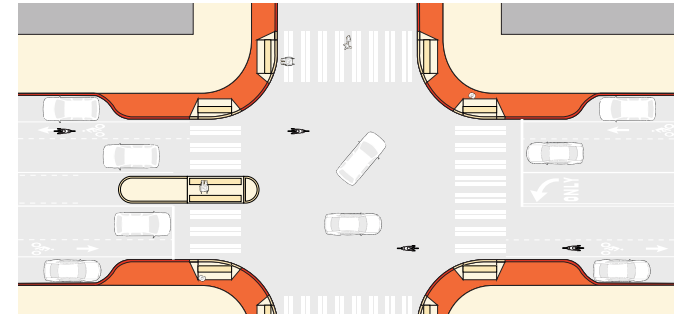
- Acorta la distancia necesaria para cruzar la carretera
- Mejora la visibilidad de los peatones que esperan cruzar
- Se usa en calles con un carril de estacionamiento

Alzado: más caro, expande la acera

Pintado: menos caro, puede incluir arte



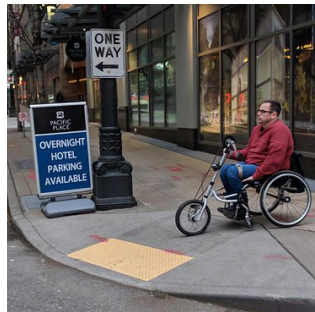
24th Ave S y E Yesler Way



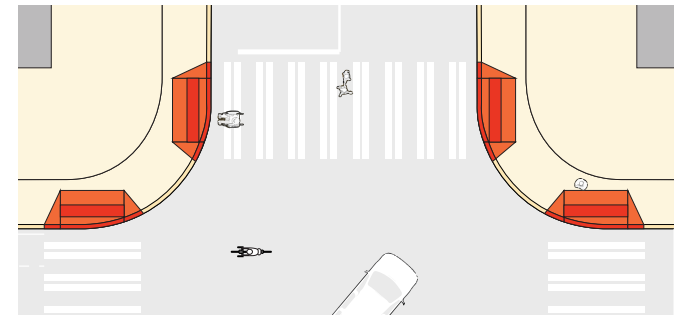
Rampa de la acera



- Proporciona acceso a las aceras a los peatones que utilizan dispositivos de movilidad
- La comunidad puede pedir esto mediante el Programa para ADA del Departamento de Transporte de Seattle



7th Ave y Olive Way



Kit de herramientas para proyectos peatonales: Señales

Señal

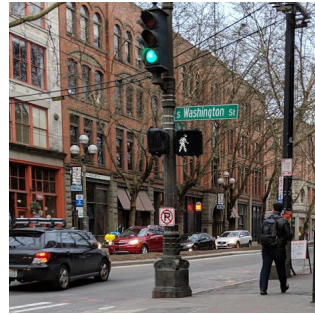


Señal completa

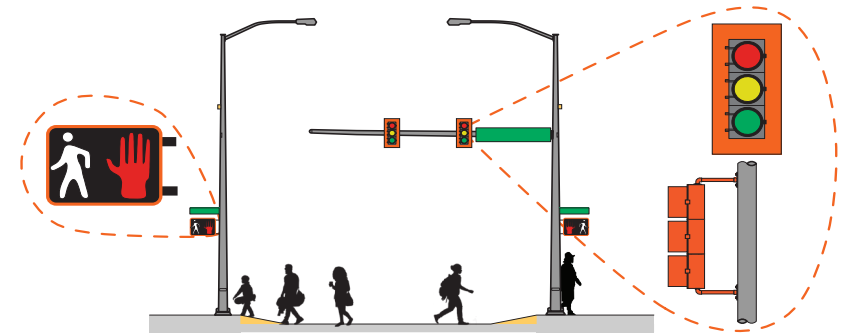
- Controla todos los movimientos de vehículos y peatones en una intersección

Señal media

- Detiene el tráfico de vehículos en las calles más transitadas para permitir que peatones crucen



Pioneer Square



Señal de peatones accesible



- Indica si la señal de cruce dice si se puede caminar o no, y la ubicación de la intersección, con señales y avisos audibles para los peatones ciegos, con poca visión o ciegos con otras discapacidades
- La comunidad puede pedir esto mediante el Programa para ADA del Departamento de Transporte de Seattle



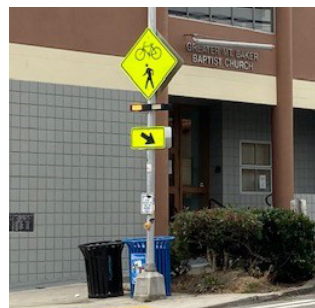
Westlake Ave N y Denny Way



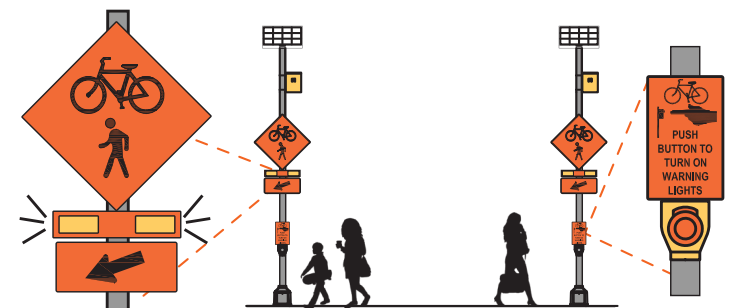
Señal de luz intermitente rápida



- Luces intermitentes que se encienden solo cuando los peatones o los ciclistas oprimen un botón para cruzar la carretera
- Avisa a los conductores de la presencia de peatones o bicicletas en la carretera



25th Ave S y S Jackson St



Kit de herramientas para proyectos peatonales: Para calmar el tránsito

Control de velocidad

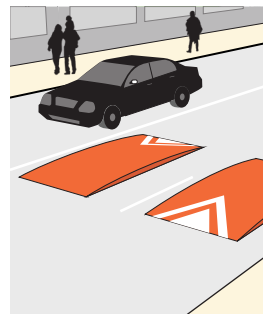


Tope de velocidad, amortiguador de velocidad, tabla de velocidad

- Reduce la velocidad de los vehículos con un resalto en la carretera a media cuadra
- Los amortiguadores de velocidad incluyen espacios entre los topes para permitir que los vehículos de emergencia pasen sin problemas
- Funcionan mejor para las calles empinadas



Highland Park Way SW



Amortiguador de velocidad

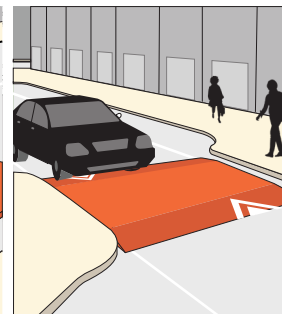
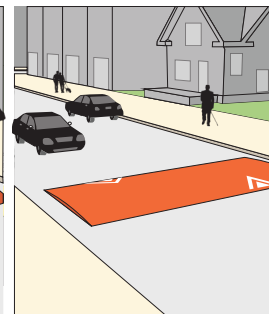


Tabla de velocidad

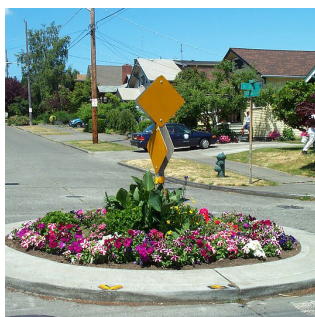


Tope de velocidad

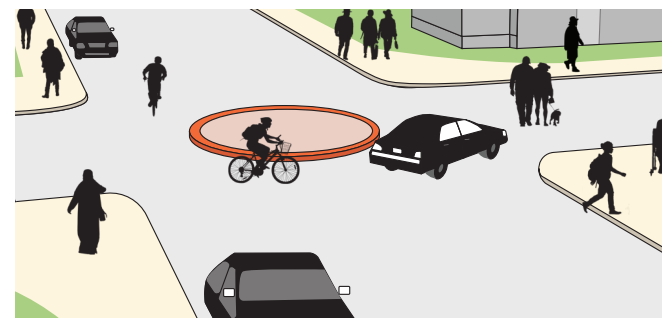
Glorieta de tránsito



- Requiere que los conductores reduzcan la velocidad y presten atención al tráfico cruzado en la intersección de calles residenciales
- Se usa en calles residenciales para reducir las colisiones y disminuir la velocidad del tránsito
- Puede incluir un jardín mantenido por los vecinos



Meridian Ave N y N 36th St



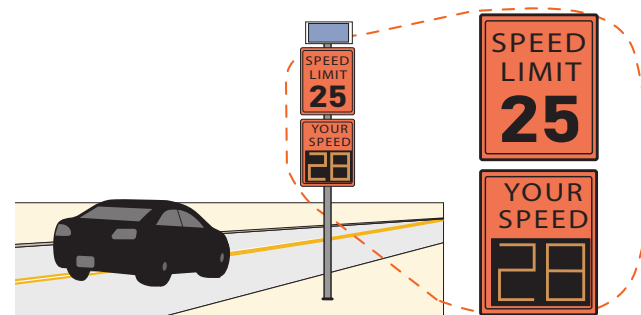
Indicador de velocidad por radar



- Desalienta el exceso de velocidad mostrando la velocidad de los vehículos que pasan al costado de la carretera
- Lo mejor es usarlo en vías arteriales y calles en las que los conductores habitualmente circulan por sobre el límite de velocidad permitido



Rainier Ave S y S Alaska St



Kit de herramientas para proyectos peatonales: herramientas adicionales

Intervalo inicial para peatones



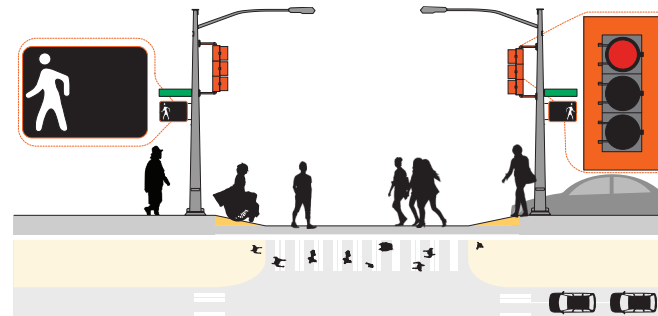
50%



- Da a los peatones tiempo para cruzar la intersección sin vehículos en movimiento
- La señal de caminar se enciende mientras los vehículos aún tienen luz roja



MLK Jr Way y S Jackson St



Línea de centro endurecida



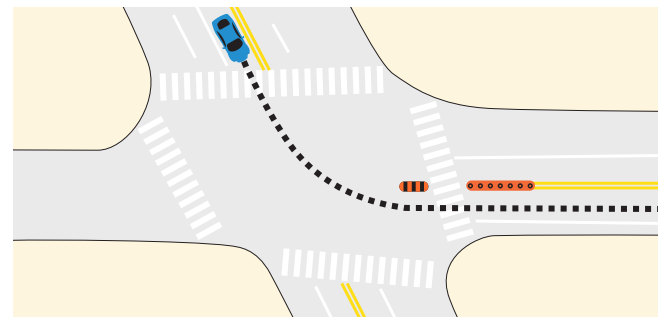
10-16%



- Reduce la velocidad de los vehículos que giran a la izquierda y mejora visibilidad de los peatones en el cruce peatonal
- La línea alzada separa los carriles vehiculares en la intersección antes y después del cruce peatonal



Rainier Ave S y S
Massachusetts St



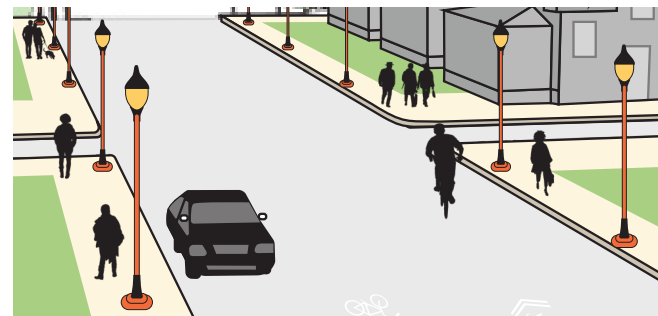
Iluminación a escala peatonal



- Ilumina los espacios peatonales, mejorando la visibilidad
- Normalmente son más bajos que los faros tradicionales
- Pueden ser de varios diseños para mejorar aceras, parques, u otras áreas enfocadas a peatones



Occidental St



Kit de herramientas para proyectos peatonales:

Fuentes de información

Cruce peatonal marcado

Puede reducir colisiones en un 20-40%

Fuente: Crash Modification Factors Clearinghouse
(www.cmfclearinghouse.org)

Cruce elevado

Puede reducir las colisiones con peatones en un 45%

Fuente: https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/step/docs/techSheet_RaisedCW2018.pdf

Isletas de refugio peatonal

Puede reducir las colisiones con peatones en un 55%

Fuente: <https://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/pedmedians/>

Aceras

Pueden reducir las colisiones con peatones en un 65-89%

Fuente: <https://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/walkways/>

Extensiones de los bordillos

Pueden aumentar el ceda el paso de los conductores a los peatones

Fuente: https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/PedestrianLitReview_April2014.pdf#page=27&zoom=100,69,330

Señales

Medias señales: Pueden reducir las colisiones con peatones en un 55%

Fuente: https://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/ped_hybrid_beacon/

Señal de luz intermitente

Puede reducir las colisiones con peatones en un 45%

Fuente de colisiones: Crash Modification Factors Clearinghouse
(www.cmfclearinghouse.org)

Puede aumentar el ceda el paso de los conductores a los peatones en un 350%

Fuente del ceda el paso: <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/pedbike/10046/index.cfm#:~:text=The%20average%20yielding%20during%20baseline,in%20yielding%20to%2087.8%20percent.>

Control de velocidad

Puede reducir las colisiones en un 40-50%

Fuente: Crash Modification Factors Clearinghouse
(www.cmfclearinghouse.org)

Glorieta de tránsito

Puede reducir las colisiones en un 30%

Fuente: <https://nacto.org/docs/usdg/fhwa-mini-roundabouts-technical-report.pdf>

Radares medidores de velocidad

Pueden reducir las colisiones en un 5%

Fuente: Crash Modification Factors Clearinghouse
(www.cmfclearinghouse.org)

Pueden reducir la velocidad en un 5-10%

Fuente: Estudio local de SDOT (Visión Cero) en West Marginal Way (2021)

Intervalo inicial para peatones

Puede reducir las colisiones con peatones al dar vuelta en un 50%

Fuente: Estudio local de SDOT (Visión Cero) de intervalo inicial para peatones]

Líneas centrales endurecidas

Pueden reducir la velocidad al dar vuelta en un 10-16%.

Fuente: <https://www.portland.gov/sites/default/files/2020-07/left-turn-calming-evaluation-report.pdf>