

Programa Neighborhood Traffic Safety (Seguridad vial vecinal, NTS)

Los vecindarios residenciales existentes de la ciudad de Federal Way pueden tenerse en cuenta para el programa NTS con el fin de controlar la velocidad del tránsito, reducir el flujo de tránsito y mejorar los problemas documentados de seguridad con peatones, bicicletas y vehículos. Los vecindarios están delimitados por las áreas de asistencia de las escuelas primarias. No se debe confundir al programa NTS con otros procesos de la ciudad necesarios para nuevas subdivisiones o el desarrollo comercial. El programa NTS consta de tres fases en el siguiente orden: 1) educación, 2) ejecución de la ley e 3) ingeniería.

El proceso del NTS puede iniciarse de cualquiera de las siguientes formas:

1. Solicitud/queja de los ciudadanos
2. Solicitud del departamento de policía
3. Análisis de datos de la división de obras públicas de tránsito
4. Otra

Una vez que un ciudadano presenta una solicitud o queja sobre el exceso de velocidad o flujo de tránsito, la ciudad la recibe y se realiza un estudio sobre el tránsito para determinar si se cumplen los criterios técnicos del programa (puntuación de gravedad). La ciudad tiene en cuenta cinco criterios para calificar a una calle para los dispositivos de ralentización del tráfico:

- a) Velocidad mayoritaria: la velocidad a la que se observa que el 85 por ciento de todos los vehículos circulan en condiciones de flujo libre después de un punto de control, medido en la peor dirección.
- b) Volumen: promedio total de tráfico diario en ambas direcciones.
- c) Ubicación: se otorga medio punto a las calles que se encuentran frente a parques, escuelas o cruces escolares designados.
- d) Accidentes: se investiga el historial de accidentes informados en un periodo de cinco años (frecuencia y gravedad) para buscar accidentes que puedan corregirse con dispositivos de ralentización del tráfico.
- e) Aceras: se otorga medio punto a las calles que no tienen aceras en uno de los lados de la calle y se otorga 1 punto a las calles que no tienen aceras en ninguno de los lados de la calle.

De acuerdo con la clasificación funcional de las calzadas¹, cada criterio se puntúa de acuerdo con lo establecido en las Tablas 1 a 4 a continuación. El puntaje total de gravedad se suma a cada categoría para un máximo de 16.0 puntos. Se necesita un puntaje mínimo de tres (3.0) puntos de gravedad para continuar con el programa, independientemente de cómo se hayan obtenido los puntos.

D) Educación:

La fase de educación tiene como objetivo aumentar la conciencia del vecindario sobre los problemas locales de exceso de velocidad. En muchos casos, algunas de las personas que

¹ Plan integral de la ciudad de Federal Way Figura III-6.
https://www.cityoffederalway.com/sites/default/files/Documents/Department/CD/Comprehensive%20Plan/Final_Chapter_3_with_appendix.pdf

exceden la velocidad son conocidas en el vecindario y un recordatorio para que cambien su comportamiento de manejo puede ser útil. Se puede poner en marcha un programa de vigilancia barrial que puede utilizar las siguientes herramientas:

- Incluir un artículo general en los boletines informativos de homeowner association (Asociación de Propietarios de Viviendas, HOA) o de las escuelas locales para recordarles a los residentes sobre la importancia de respetar los límites de velocidad y para advertirles que presten atención a los excesos de velocidad. En muchos casos, el conductor excede el límite de velocidad accidentalmente y un simple recordatorio podría ser eficaz.
- Comuníquese con el departamento de policía al 253 835 6775 para solicitar un reemplazo de un medidor de velocidad (tablero de lectura de velocidad) en su barrio. Dependiendo de la ubicación y la población de conductores, este dispositivo puede cambiar el comportamiento de manejo por un periodo indefinido. Los voluntarios dispuestos a ayudar al departamento de policía siempre son bien recibidos. Llame al 253 835 6730 si le interesa participar como voluntario de este programa.
- Formar un grupo de supervisión de la velocidad para documentar incidentes por exceso de velocidad. Asegúrese de incluir cualquier información sobre el vehículo: colores, marca, modelo, número de licencia y fecha y hora en la que pasa por una ubicación específica. Después de recopilar esta información durante varias semanas, debe presentarse ante un administrador seleccionado del programa de supervisión de la velocidad. Luego, deben presentarse varios informes de exceso de velocidad de un mismo vehículo ante el departamento de policía para asegurar la imposición de la ley y, de esta forma, que los oficiales puedan dirigirse más eficazmente a los lugares en momentos específicos para patrullar con detenimiento.

II) Imposición de la ley:

La segunda fase del programa NTS es la imposición focalizada de la ley. Es posible que algunos conductores necesiten un incentivo más fuerte (multas por exceso de velocidad) para que cambien su comportamiento de manejo. Por lo general, esto funciona para los excesos de velocidad locales en zonas residenciales con un flujo de tránsito mínimo.

Se debe cumplir con, al menos, 90 días de educación e imposición focalizada de la ley Y el proyecto debe alcanzar el puntaje mínimo de 3.0 puntos antes de avanzar a la siguiente fase (Fase III: ingeniería).

III) Ingeniería:

En algunos casos, es posible que la educación y la imposición de la ley por sí solas no aborden los problemas de exceso de velocidad, flujo de tránsito o preocupaciones de seguridad peatonal/vehicular. La tercera fase del programa NTS es la ingeniería. Esta fase permite la instalación de dispositivos de ralentización del tráfico, como reductores de velocidad, rampas reductoras de velocidad, cruces peatonales elevados, tachas circulares, chicanes, señales de tránsito, marcas en el pavimento u otros dispositivos autorizados. Solo se deben instalar estos dispositivos cuando se cumplen las siguientes condiciones generales:

A- Condiciones generales:

1. Se han probado sin éxito formas menos restrictivas de controlar la velocidad (educación e imposición de la ley).
2. Los dispositivos propuestos pueden instalarse en calles residenciales clasificadas funcionalmente como colectoras locales o de menor importancia. Pueden permitirse algunos dispositivos que no demoren considerablemente a los vehículos de emergencia, como rotondas o chicanes, en colectoras principales, siempre y cuando el límite de velocidad indicado no supere las 30 mph. Los dispositivos de desviación vertical (reductores de velocidad, rampas reductoras de velocidad, cruces peatonales elevados) no están permitidos en las colectoras principales o rutas principales sin la autorización del director de Obras Públicas.
3. No se deben instalar dispositivos a menos de 600 pies de una señal de tránsito ni a menos de 250 pies de una señal de alto, que se miden a lo largo del movimiento de la calzada principal.
4. Para la instalación de dispositivos de desviación vertical no deben existir características adversas en la calle, como pendientes pronunciadas superiores al 8 %. En todos los casos, se debe cumplir con las normas sobre la distancia de visibilidad.

Se pueden resolver de forma adecuada los problemas de drenaje pluvial creados por la instalación de los dispositivos propuestos.

5. Cada vecindario (área de matriculación de escuelas primarias) puede recibir dispositivos de ralentización del tráfico una vez cada tres años.
6. La ciudad no instalará dispositivos de ralentización del tráfico en calles sin salida que tengan menos de 600 pies de longitud.

B- Proceso y criterios de instalación

De acuerdo con la clasificación funcional de las calzadas, cada criterio se puntúa de acuerdo con lo establecido en las Tablas 1 a 4 a continuación. El puntaje total de gravedad se suma a cada categoría para un máximo de 16.0 puntos. Se necesita un puntaje mínimo de tres puntos de gravedad para continuar con el programa, independientemente de cómo se hayan obtenido los puntos:

Tabla 1
Criterio del NTS para calles residenciales locales

Escala de puntaje	Velocidad del 85.º percentil	Average Daily Traffic (Promedio de tráfico diario, ADT)	Ubicación de la escuela/parque	Presencia de acera	Historial de accidentes de 5 años		
					Total	Lesión	Letal
0.0	0 - 25	0 - 500	No	Ambos lados	1	-	-
0.5	26 - 27	501 - 600	Sí	Un lado	2	-	-
1.0	28 - 29	601 - 700	-	Ningún lado	3	1	-
1.5	30 - 31	701 - 800	-	-	4	-	-
2.0	32 - 33	801 - 900	-	-	5	2	1
2.5	34 - 35	901 - 1,000	-	-	6	-	-
3.0	36+	1,001+	-	-	7+	3+	2+

Tabla 2
Criterio del NTS para calles colectoras menores

Escala de puntaje	Velocidad del 85.º percentil	Average Daily Traffic (Promedio de tráfico diario, ADT)	Ubicación de la escuela/parque	Presencia de acera	Historial de accidentes de 5 años		
					Total	Escala	Velocidad
0.0	0 - 25	0 - 1,000	No	Ambos lados	1	-	-
0.5	26 - 27	1,001 - 1,800	Sí	Un lado	2	-	-
1.0	28 - 29	1,801 - 2,600	-	Ningún lado	3	1	-
1.5	30 - 31	2,601 - 3,400	-	-	4	-	-
2.0	32 - 33	3,401 - 4,200	-	-	5	2	1
2.5	34 - 35	4,201 - 5,000	-	-	6	-	-
3.0	36+	5,001+	-	-	7+	3+	2+

Tabla 3
Criterio del NTS para calles colectoras principales (límites de velocidad de 25 mph)

Escala de puntaje	Velocidad del 85.º percentil	Average Daily Traffic (Promedio de tráfico diario, ADT)	Ubicación: escuela/parque	Presencia de acera	Historial de accidentes de 5 años		
					Total	Escala	Velocidad
0.0	0 - 25	0 - 5,000	No	Ambos lados	1	-	-
0.5	26 - 27	5,001 - 7,000	Sí	Un lado	2	-	-
1.0	28 - 29	7,001 - 9,000	-	Ningún lado	3	1	-
1.5	30 - 31	9,001 - 11,000	-	-	4	-	-
2.0	32 - 33	11,001 - 13,000	-	-	5	2	1
2.5	34 - 35	13,001 - 15,000	-	-	6	-	-
3.0	36+	15,001+	-	-	7+	3+	2+

Tabla 4
Criterio del NTS para calles colectoras principales (límites de velocidad de 30 mph)

Escala de puntaje	Velocidad del 85.º percentil	Average Daily Traffic (Promedio de tráfico diario, ADT)	Ubicación: escuela/parque	Presencia de acera	Historial de accidentes de 5 años		
					Total	Escala	Velocidad
0.0	0 - 30	0 - 5,000	No	Ambos lados	1	-	-
0.5	31 - 32	5,001 - 7,000	Sí	Un lado	2	-	-
1.0	33 - 34	7,001 - 9,000	-	Ningún lado	3	1	-
1.5	35 - 36	9,001 - 11,000	-	-	4	-	-
2.0	37 - 38	11,001 - 13,000	-	-	5	2	1
2.5	39 - 40	13,001 - 15,000	-	-	6	-	-
3.0	41+	15,001+	-	-	7+	3+	2+

- 2) Si un proyecto no cumple con el puntaje mínimo de gravedad de 3 puntos, se le informa al contacto del solicitante sobre los resultados del estudio. En dicho caso, la solución propuesta será mayor educación e imposición de las leyes.
- 3) Si el proyecto cumple con los criterios anteriores, la ciudad realizará una reunión barrial para analizar las ventajas y desventajas de diversos dispositivos de ralentización del tráfico y para alcanzar una solución consensuada. Además de los residentes, también se invita al personal del Distrito Escolar y del Departamento de Bomberos. Por lo general, las reuniones públicas se anuncian mediante letreros en las calles afectadas.
- 4) Se envían boletas de votación a todas las propiedades que colindan con las calles en un radio de 600 pies (medido a lo largo de las líneas centrales de las calles) de la ubicación del proyecto propuesto. También se envían boletas a las propiedades en las que los dispositivos propuestos se ubicarían a lo largo de su única ruta de acceso, según lo determinado por el director de Obras Públicas. Se emitirá una boleta para cada unidad de vivienda. Se necesita una mayoría simple (más del 50 %) de las boletas entregadas para que el proyecto avance al Concejo de la Ciudad para la aprobación final. Las boletas solo se utilizan para medir el apoyo del vecindario al proyecto y son consultivas para el Concejo, que puede modificar la propuesta.
- 5) Si el área de votación se extiende más allá de los límites de la ciudad, los resultados de las boletas entregadas por las propiedades dentro y fuera de la ciudad se tabularán por separado y en conjunto para que el Concejo de la Ciudad las evalúe.
- 6) Los resultados de la votación se entregarán al vecindario mediante señales ubicadas en la calle o al realizar una segunda reunión barrial.
- 7) Si el puntaje de gravedad de un proyecto es de al menos 6.0 puntos, el personal puede elaborar una propuesta con aportes de los ciudadanos y se podría evitar el proceso de votación.
- 8) Si se aprueba la propuesta de la votación o si el puntaje total de gravedad es de al menos 6.0 puntos, la propuesta se presenta ante el Land Use and Transportation Committee (Comité de Uso de Suelos y de Transporte, LUTC) y, si se aprueba, se presenta ante el Concejo de la Ciudad para la aprobación final.

- 9) Si la propuesta de votación falla, es necesario un periodo de espera de tres años para volver a iniciar el proceso.
- 10) El Departamento de Obras Públicas revisará todos los proyectos elegibles una vez al año y los clasificará por orden de gravedad e implementación con los fondos disponibles. Se tendrá en cuenta la equidad geográfica para la priorización de proyectos.

C- Proceso y criterios de eliminación

Es posible que se *eliminen* los dispositivos de ralentización del tráfico cuando se cumplan todos los criterios a continuación:

- 1) Se debe presentar ante la ciudad una solicitud preparada o aprobada por la ciudad que esté firmada por los propietarios o residentes que representen 10 o más lotes dentro del área afectada. El área afectada incluye a las propiedades que colindan con las calles en un radio de 600 pies de la ubicación del dispositivo existente, medido a lo largo de las líneas centrales de las calles, y las propiedades en las que los dispositivos propuestos se ubican a lo largo de su única ruta de acceso, según lo determinado por el director de Obras Públicas, y
- 2) Los propietarios y residentes dentro del área afectada deben enviar una boleta de votación preparada o aprobada por la ciudad mediante el servicio de correo prioritario. Más del 50 % de las boletas devueltas deben tener un voto afirmativo para la eliminación de los dispositivos. Esta votación es consultiva para el Concejo, que puede modificar la propuesta, y
- 3) Se ha realizado un periodo de revisión adecuado (mínimo de 12 meses desde la instalación) y un análisis de ingeniería posterior para determinar las características del tráfico en la ruta y los impactos en el sistema de calles restante.

Los ciudadanos que tengan preguntas con respecto al programa NTS pueden llamar al Departamento de Obras Públicas al 253 835 2700.

Ciudad de Federal Way
Solicitud de eliminación de los dispositivos de ralentización del tráfico
del programa Neighborhood Traffic Safety (Seguridad vial vecinal, NTS)

Fecha: _____

Segmento de la calzada: (Desde la calle – hasta la calle) _____

Naturaleza de la solicitud _____

	Nombre	Dirección	Número de teléfono	Correo electrónico	Firma
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

*Se necesita un mínimo de 10 direcciones diferentes.

Información de contacto de la persona

Nombre: _____

Número de teléfono: _____

Dirección: _____

Correo electrónico: _____

Enviar a: Attn. Jason Kennedy, City of Federal Way, Public Works Department, 33325 8th Avenue S, Federal Way, WA 98003