

SR 900

Estudio de corredor Resumen ejecutivo



Introducción

La ruta estatal SR 900/Martin Luther King Jr. Way South en la comunidad no incorporada de Skyway-West Hill es una carretera muy transitada entre Renton y Seattle utilizada para viajes locales y recurrentes, para transporte público y de carga, y también utilizada por ciclistas y peatones. La carretera SR 900 divide a la comunidad de Skyway en dos. Este estudio específico se enfoca en la sección de la SR 900 entre la 57th Avenue South (milla 7.51) y South 135th Street (milla 8.46). El estudio aborda y documenta la falta de instalaciones completas para bicicletas y peatones, a las que se conoce, en conjunto, como instalaciones de transporte activo. Este estudio también considera la seguridad, la operación, el desempeño y los problemas ambientales de la carretera. Para evaluar estos aspectos, se llevó a cabo un informe de fallas, un modelo de tráfico y un análisis ambiental.

La comunidad Skyway

La comunidad de Skyway-West Hill es una comunidad residencial diversa, ubicada en la ladera en el extremo sur de Lake Washington. También incluye un distrito comercial cerca del centro, así como dos distritos comerciales de barrio en las orillas este y oeste.

El condado de King supervisa la planificación de esta sección no incorporada del condado de King, próxima a la ciudad de Renton. Parte de las responsabilidades de planificación del condado de King respecto al área comunitaria de Skyway-West Hill es la preparación de un plan maestro de uso de suelo de tal subárea.

El corredor SR 900

La SR 900 sirve como conexión directa desde la Interestate 5 con la comunidad de Skyway y la ciudad de Renton. El corredor SR 900 tiene una velocidad indicada de 50 millas por hora desde la I-5 hasta los límites de la ciudad de Renton, justo al este de los límites del estudio. El tráfico diario promedio (average daily traffic, ADT) en el corredor varía de 21 000 al este de South 129th Street a 13 000 al oeste de South 135th Street. Hay intersecciones

señalizadas en esta sección de la SR 900 en South 129th Street y 68th Avenue South. Este también es un corredor de tránsito concurrido, y cuenta con el servicio de las rutas de transporte público 101 y 102 de King County Metro. Las dos rutas de transporte público brindan servicio directo de transporte entre Renton y el centro de Seattle desde las paradas de autobús en South 129th Street y entre 68th Avenue South y South 135th Street.

Este tramo de la SR 900 carece de instalaciones completas de transporte activo y tiene opciones de cruce limitadas. Esto es especialmente notable, ya que a orillas de la mayor parte de la SR 900 hay vecindarios residenciales y complejos de departamentos, y los usuarios tienen opciones limitadas para caminar, andar en bicicleta o desplazarse a las paradas de transporte público y los mercados comunitarios.

Divulgación comunitaria/partes interesadas del estudio

El equipo del estudio llevó a cabo actividades de divulgación entre los vecindarios, agencias y residentes afectados que usan la SR 900. Los miembros de la comunidad compartieron sus experiencias, identificaron preocupaciones y posibles soluciones, y proporcionaron retroalimentación durante todo el proceso de estudio del corredor. Debido a que la estrategia de participación comunitaria se vio limitada por la pandemia de covid-19, toda la divulgación comunitaria durante la primavera de 2022 se generó de manera virtual. Esto incluyó reuniones virtuales del comité de partes interesadas, llamadas telefónicas individuales con los electores, una jornada de puertas abiertas y una encuesta en línea. El comité de partes interesadas se reunió dos veces. Los asociados incluidos fueron: las áreas de Servicios Locales/Planificación del condado de King, King County Metro, la ciudad de Renton, el distrito escolar de Renton, Patrulla del Estado de Washington, la Washington State Patrol, la asociación comunitaria de West Hills, el Puget Sound Regional Council (PSRC) y las tribus indígenas. El Washington State Department of Transport (WSDOT) organizó la jornada de puertas abiertas virtual en línea a través del sitio web Engage WSDOT, que proporcionó mapas de corredores, una descripción general de las condiciones existentes, datos agregados de accidentes de 2015 a 2019 y una encuesta en línea. El equipo del estudio anunció la jornada de puertas abiertas y la encuesta en línea a través de los siguientes métodos:

- Redes sociales y listas de correo electrónico establecidas
- El sitio web de WSDOT
- Envíos postales a más de 3000 hogares dentro del área de estudio
- Organizaciones del gobierno local, socios tribales y de base comunitarias en contacto con poblaciones de bajos ingresos y competencia en inglés limitada

La jornada de puertas abiertas y la encuesta en línea, que se ofrecieron en inglés, español, somalí y vietnamita, alcanzaron a una audiencia diversa con personas de todas las edades y participantes de diversos orígenes étnicos, culturales y económicos. La jornada de puertas abiertas en línea tuvo 3188 visualizaciones, y 196 encuestados completaron la encuesta para compartir información sobre cómo y por qué usan el corredor. Cuatro temas clave surgieron de la encuesta de divulgación sobre la SR 900, a saber, la falta de instalaciones para peatones, la velocidad excesiva de los conductores, el congestionamiento en la SR 900 y la falta de iluminación a lo largo del corredor.

En el otoño/invierno de 2021, el equipo del estudio utilizó la retroalimentación para desarrollar una lista preliminar de estrategias presentada al comité de partes interesadas en la primavera de 2022, como parte del proceso de evaluación del concepto. Después de esta presentación, surgieron preocupaciones sobre dos de las estrategias preliminares: la rotonda en South 129th Street y el nuevo cruce peatonal protegido cerca de Creston Point Apartments. Se llevó a cabo una divulgación adicional para recopilar retroalimentación sobre estas estrategias, que consistió en eventos presenciales y reuniones virtuales. La retroalimentación se usó para refinar las estrategias.

Estrategias de mejora

Se desarrolló un conjunto de estrategias a corto y mediano plazo con base en los datos disponibles y las aportaciones de la comunidad y las partes interesadas. Las estrategias de mejora a corto plazo se centraron en abordar los problemas de velocidad, iluminación, instalaciones de transporte activo, y cruces peatonales. El objetivo es cambiar el entorno de conducción para proporcionar un espacio tranquilo y acogedor, al mismo tiempo que se mejora la accesibilidad para todos los usuarios. El enfoque del estudio a mediano plazo es mejorar la seguridad y la accesibilidad en lugar de abordar el congestionamiento.

Las estrategias de mejora recomendadas a corto y mediano plazo incluyen:

Estrategias a corto plazo:

- **Reducción de la velocidad:** Desde la South 129th Street hasta la 68th Avenue South, el WSDOT investigará la factibilidad de reducir el límite de velocidad. Esto se podría implementar como una medida provisional para abordar la velocidad a lo largo del corredor y podría acompañarse con un estudio de velocidad del WSDOT posterior.

Desde la 68th Avenue South hasta justo la South 135th Street, el WSDOT está desarrollando una justificación para la reducción de la velocidad junto con soluciones a corto plazo.

- **Señalización y elaboración de franjas:** El WSDOT está considerando agregar franjas a las intersecciones menores a lo largo del corredor, lo que podría crear radios de intersección más estrechos para reducir la velocidad de vehículos que giran donde cruzan los peatones.

● **Mejora de cruces de peatones:**

En la 129th Street, las mejoras del cruce de peatones provisional podrían incluir nuevas rampas en las aceras en las paradas de autobús para reducir la distancia de cruce de peatones a través de la SR 900.

● **Zona de embarque de autobuses escolares:**

WSDOT, en asociación con el distrito escolar de Renton, el área de servicios locales del condado de King y King County Metro, está desarrollando un conjunto de soluciones a corto plazo para abordar las preocupaciones de seguridad en una parada de autobús de la escuela primaria en SR 900, en Creston Point Apartments.

necesidad de mejorar la seguridad de los peatones y la necesidad de mitigar la velocidad de los vehículos en la SR 900. Además, una rotonda en South 129th Street puede servir como puerta de entrada a la comunidad de Skyway-West Hill.

La retroalimentación de la comunidad recibida en la segunda fase de divulgación destacó la necesidad de un compromiso continuo con la comunidad de el Skyway-West Hill durante la planificación, el diseño y la construcción del proyecto, para garantizar que la mejora de la intersección en última instancia aborde los desafíos de transporte específicos relacionados con el transporte de carga y de vehículos, e incorpore la visión de la comunidad sobre una puerta de entrada a Skyway-West Hill. La isla central de la rotonda también albergará un punto focal desarrollado por la comunidad de Skyway-West Hill.

Estrategias a mediano plazo:

● **Rotonda en la intersección de la SR 900 y la South 129th Street:**

Una rotonda con pasos peatonales mejorados es la propuesta de estrategia de mejora a mediano plazo en la intersección de la SR 900 y la South 129th Street. Esta recomendación aborda las preocupaciones resaltadas por los datos, en particular el historial de accidentes, así como las prioridades identificadas por la comunidad, la

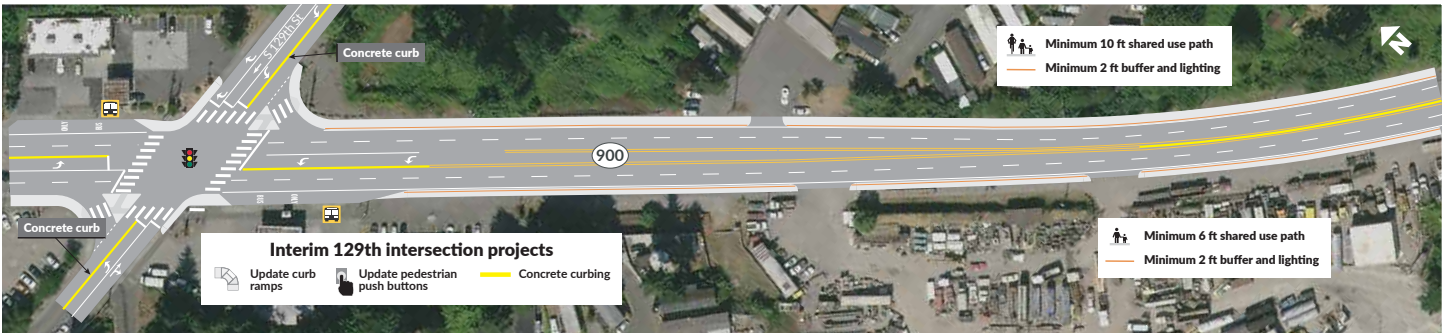


SR 900

Segmentos 1-4



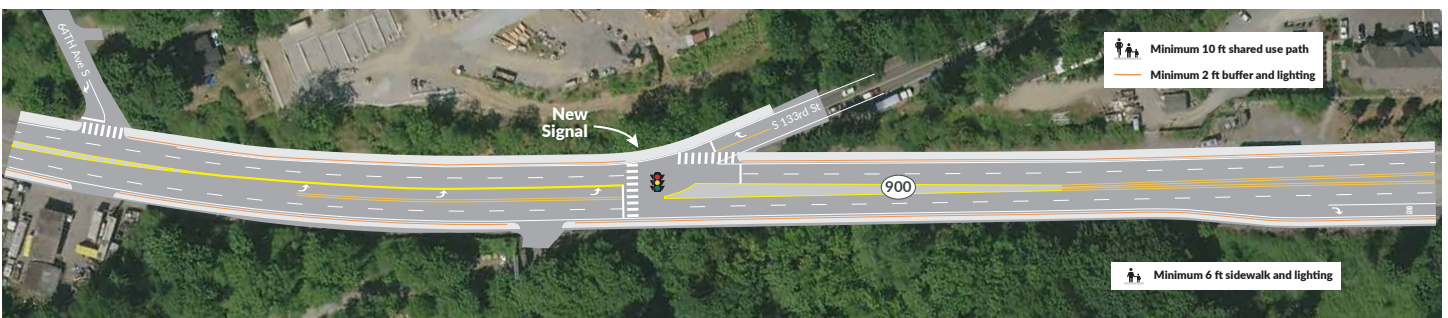
Segmento 1: Entre la South 57th Street y la South 129th Street



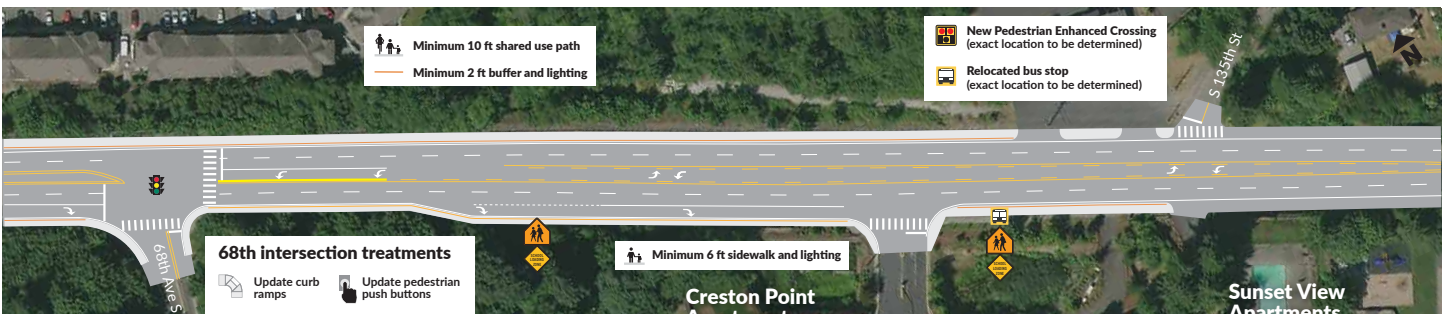
Segmento 2: Entre la South 129th Street y la 64th Avenue South

- **Aceras completas en la SR 900:** La otra estrategia principal de mejora propuesta para la SR 900 en la comunidad de Skyway-West Hill es el desarrollo de las instalaciones de transporte activo entre la South 129th Street y la South 135th Street, al final de los límites del estudio.

Las instalaciones recomendadas incluyen un camino de uso compartido con un mínimo de 10 pies y una zona de protección intermedia en el lado norte de la SR 900 para peatones y ciclistas, junto con iluminación y elementos paisajísticos. Los caminos de uso compartido incorporan nuevos accesos o correcciones a las calzadas existentes para mejorar la gestión del acceso y destacar a los peatones y los ciclistas. Se



Segmento 3: Entre la 64th Avenue South y la 68th Avenue South



Segmento 4: Entre la 68th Avenue South y la South 135th Street

prefiere una ruta de uso compartido en el lado norte debido al bajo número de calzadas y el mayor número de destinos al norte de la SR 900.

En el lado sur, las instalaciones recomendadas incluyen una acera mínima de 6 pies con una zona de protección intermedia con un mínimo de 2 pies. El ancho de la acera del lado sur aumentará en algunos lugares con base en el contexto del uso de la tierra.

- **Nuevo semáforo y nuevo cruce peatonal mejorado:**

El WSDOT está proponiendo instalar un semáforo en la South 133rd Street para mitigar las colisiones en esta intersección y agregar un nuevo paso peatonal señalizado. También hay un nuevo paso peatonal mejorado recomendado en las proximidades de Creston Point Apartments para conectar a los residentes del área con la parada de autobús del lado este frente a Creston Point Apartments y con una parada reubicada del lado oeste. La retroalimentación de la segunda fase de divulgación destacó la importancia de reubicar la parada del lado oeste para estar cerca de la parada de autobús del lado este, de modo que el nuevo paso de peatones dé servicio tanto a la parada existente del lado este como a la parada de autobuses reubicada del lado oeste, y de realizar dicho trabajo simultáneamente.

Fases

Debido al costo total anticipado de estos conceptos recomendados, es probable que deban diseñarse e implementarse en fases. A continuación se muestra una posible opción de implementación en fases y su mantenimiento con estimaciones de costos a nivel de planificación.

- **Fase A:** Ruta de uso compartido con zona de protección intermedia del lado norte de la SR 900, un nuevo cruce peatonal en Creston Point Apartments, parada de autobús reubicada del lado oeste, eliminación de paradas de autobuses cerca de Creston Point Apartments, semáforo y paso peatonal en South 133rd Street. El costo estimado es de \$20.71 millones.

- **Fase B:** Rotonda en South 129th Street. El costo estimado es de \$5.781 millones.

- **Fase C:** Acera con zona de protección intermedia en el lado sur de la SR 900. El costo estimado es de \$12.801 millones.

- **Mantenimiento:** El costo estimado es de \$19.646 millones.

Próximos pasos

El estudio del corredor de la SR 900 en Skyway y el área norte de Renton concluye con la preparación de un informe final del estudio con descubrimientos y recomendaciones clave. Las recomendaciones del estudio también se publican en el sitio web del WSDOT para revisión y consideración del público.

El equipo de estudio del WSDOT continuará trabajando con socios locales (el condado de King, Renton, King County Metro, Sound Transit, el Puget Sound Regional Council, la comunidad de Skyway-West Hill y otros) para incorporar los descubrimientos y las recomendaciones en los planes locales y regionales, según corresponda.

Otra acción de implementación a seguir en 2023 y posteriormente será buscar oportunidades de financiamiento mediante subvenciones para un mayor diseño y la construcción final de las estrategias recomendadas. Sin embargo, el diseño de las necesidades de financiación inmediatas a corto plazo está por completarse para el diseño de las estrategias clave del estudio.