

Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Angeles

Guías de Evaluación del "Programa de Reductores de Velocidad Residenciales Para Toda la Ciudad"

La instalación de reductores de velocidad tiene por objeto reducir la incidencia del exceso de velocidad de los vehículos en las vías residenciales. Las siguientes guías deben utilizarse para determinar si pueden o no instalarse reductores en función de criterios de justificación, viabilidad, eficacia e impacto.

Los reductores también pueden instalarse en el marco de otros programas o proyectos, como por ejemplo limitado a un proyecto financiado por subvención, un proyecto de mejoramientos de capital, un proyecto de mejoramiento de la tierra aprobada o un plan global de gestión del tráfico en la comunidad.

Estas guías pueden ser actualizadas y modificadas periódicamente para responder a las necesidades de la comunidad, la seguridad, y el funcionamiento de las calles. El Departamento de Transporte sigue estudiando la eficacia de las instalaciones de reductores y puede experimentar con diseños alternativos. LADOT revisará los siguientes criterios para determinar si es viable instalar reductores:

CRITERIA	DESCRIPCIÓN
Tipo de Calle	Los reductores suelen instalarse únicamente en calles residenciales locales o colectoras. Los reductores no deben instalarse frente a propiedades comerciales. Los reductores no se instalan en callejones (vea Drenaje, más abajo).
Volumen de tráfico	En calles con volúmenes de tráfico de entre 900 y 5,000 vehículos al día, pero que normalmente no superan los 10,000, pueden recomendarse reductores de 12 pies de longitud. Reductores de 22 pies de longitud puede ser recomendando en calles con volúmenes superiores a 5,000.
Visibilidad de la Calzada	Los reductores no deben instalarse en segmentos con curvas verticales u horizontales pronunciadas. Los reductores deben ser visibles para los conductores que circulen en sentido contrario a una distancia mínima de 150 pies.
Grado de la Calzada	Los reductores de velocidad no deben instalarse en un segmento de calle con un grado superior al ocho por ciento (8%). En un segmento de calle con grado de la calzada del cinco por ciento (5%) o menos, se pueden instalar reductores de 12 pies de longitud. En un segmento de calle con más de cinco por ciento (5%) y hasta ocho por ciento (8%) de grado de la calzada, podrán instalarse reductores de 22 pies de longitud.
Drenaje de la Calle	Los reductores no deben instalarse en calles con cunetas de drenaje que estén en el centro de la calzada (como en callejones) o en calles con problemas de drenaje o inundaciones.
Número de Carriles	Los reductores no deben instalarse en carreteras con más de un carril en cada dirección.
Segmento de estudio	La longitud del segmento de estudio debe ser la distancia entre controles como señales de stop y semáforos existentes o inminentes (autorizados pero pendientes de instalación) y, en general no inferior a 600 pies. A menos que sea de al menos 1,000 pies de largo, el segmento de estudio no debe terminar generalmente en un callejón sin salida o en el cierre de una calle.

CRITERIA	DESCRIPCIÓN
<i>Uso de la Calle</i>	Los reductores no se instalan inmediatamente al lado de un hospital, una estación de bomberos o una comisaría de policía.
<i>Límite de velocidad</i>	Los reductores no se instalan en calles con límites de velocidad superiores a treinta millas por hora (30 MPH).
<i>Velocidad crítica</i>	Los reductores tienen más sentido en los segmentos de calle en los que la "velocidad crítica" medida que es la velocidad a la que el 85% de los vehículos viajan en o por debajo, es de cinco millas por encima de la publicada o límite de velocidad de 25 millas por hora (MPH). (Por ejemplo, si por su calle circulan 1,000 coches al día, la velocidad crítica es la velocidad a la que circulan 850 vehículos o menos. También se denomina velocidad percentil 85). En general, la velocidad crítica debe ser superior a 30 MPH en una calle con un límite de velocidad de 25 MPH, o superior a 30 MPH en una calle con un límite de velocidad de 30 MPH.
<i>Condiciones Físicas</i>	Los reductores no se instalarán delante de entradas de vehículos, sobre tapas de acceso subterráneas ni adyacentes a cuencas o estructuras de drenaje que impidan su funcionamiento.
<i>Otras Consideraciones</i>	El Departamento de Transporte de Los Ángeles hará una evaluación de ingeniería de todos los factores de seguridad pertinentes, incluidos los que no se abordan específicamente aquí antes de hacer una determinación sobre la instalación de reductores.