



AUSTIN MOBILITY BONDS: SPEED MANAGEMENT FAQ

Greystone Drive between Valburn Drive and MoPac

How was Greystone Drive chosen as a Speed Management project?

Twice a year ATD collects speed study requests for Austin streets and Greystone Drive was submitted by concerned community members. After collecting and analyzing data for Greystone Drive, it was selected as a speed management project as it ranked #11 out of 375 streets.

Was the entire section of Greystone Drive from Valburn Drive to MoPac studied?

Yes, the entire section was evaluated because the segment of roadway is between 40 and 44 feet wide with similar residential land use. The speed management street rankings included crashes, context and speed data. Speed data was collected at two locations that were representative of the segment.

Did the data reflect that there is a speeding issue along Greystone Drive?

Yes, the 85th percentile was greater than 33 MPH and the data reported a large number of egregious speeders (vehicles operating at greater than 40 MPH).

What is the crash history on Greystone Drive?

In the last five years, there have been 22 crashes on Greystone Drive with one of those crashes involving a pedestrian.

Has ATD considered other traffic calming devices such as roundabouts?

Yes, the Area Engineer reviews ATD's traffic calming guide which lays out various types of speed management devices. Based on the context of Greystone Drive (bike lanes, parking, t-intersections, existing all-way stop controlled intersections) and its usage, it was determined that speed cushions and upgrading the crosswalk at W Rim Drive would be most effective.

How was the density of speed cushions between Valburn Drive and MoPac determined?

ATD places cushions every 300 to 500 feet based on the layout of the street (driveway, intersections, etc). This density is effective at ensuring lower speeds along the roadway segment and consistent with Institute of Transportation Engineers (ITE) and Federal Highway Administration (FHWA) guidelines for speed cushion spacing.

Will the speed cushions increase street noise and cause vehicle maintenance?

We use recommended spacing to ensure vehicles are operating at a more consistent speed. The speed cushion design allows trucks, trailers, and emergency vehicles to straddle the cushion. This lowers the sound impact of larger vehicles. We have City of Austin standard details and engineering review of the constructed speed cushions to ensure they are safe and do not cause additional car maintenance.

Are traffic calming projects effective, particularly on similar streets in Austin?

Our goal is to address where speeding and crashes are occurring. With similar projects in the city, where similar speed cushions were constructed, we observed a 15-20% reduction in 85th percentile speed and 97% reduction in number of vehicles traveling over 40 mph.



BONOS DE MOVILIDAD DE AUSTIN: CONTROL DE VELOCIDAD

Greystone Drive entre Valburn Drive y MoPac

¿Cómo se eligió la calle Greystone Drive como proyecto de manejo de la velocidad?

Dos veces al año, el departamento de transporte de Austin (ATD por sus siglas en inglés) recopila las solicitudes de estudios de velocidad para las calles de Austin, y la calle Greystone Drive fue presentada por miembros de la comunidad preocupados. Tras recopilar y analizar los datos para Greystone Drive, la calle fue seleccionada como un proyecto de manejo de velocidad, ya que ocupó el puesto #11 de 375 calles.

¿Se analizó todo el tramo de Greystone Drive desde Valburn Drive hasta MoPac?

Sí, se evaluó toda la sección porque el segmento de la carretera tiene entre 40 y 44 pies de ancho con un uso del terreno residencial similar. La clasificación de las calles para el manejo de la velocidad incluyó datos sobre choques, contexto y velocidad. Se recopilaron datos de velocidad en dos puntos representativos del tramo.

¿Los datos reflejan que existe un problema de exceso de velocidad a lo largo de Greystone Drive?

Sí, el 85 por ciento era superior a 33 millas por hora y los datos revelaron un gran número de vehículos viajando en exceso de velocidad (vehículos que viajaban a más de 40 MPH).

¿Cuál es el historial de colisiones en Greystone Drive?

En los últimos cinco años han ocurrido 22 choques en Greystone Drive, uno de ellos involucrando a un peatón.

¿Ha considerado ATD otros dispositivos para calmar el tráfico, como glorietas?

Sí, el ingeniero de la zona revisa la guía de ATD para calmar el tráfico, la cual describe varios tipos de dispositivos de manejo de la velocidad. Basándose en el contexto de Greystone Drive (vías ciclistas, estacionamiento, intersecciones en T y intersecciones controladas con paradas en todos los sentidos) y en su uso, se determinó que los reductores de velocidad y la mejora del paso de peatones en la calle W. Rim Drive serían lo más efectivo.

¿Cómo se determinó la densidad de los reductores de velocidad entre las calles Valburn Drive y MoPac?

ATD coloca reductores de velocidad cada 300 a 500 pies basado en el diseño de la calle (entrada de vehículos, intersecciones, etc.). Esta densidad es eficaz para garantizar velocidades más bajas a lo largo del segmento de la carretera y es consistente con las directrices del Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE por sus siglas en inglés) y de la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) para el espaciado de los reductores de velocidad.

¿Los reductores de velocidad aumentarán el ruido en la calle y provocarán el mantenimiento de los vehículos?

Utilizamos el espaciado recomendado para garantizar que los vehículos operen a una velocidad más uniforme. El diseño de los reductores de velocidad permite que los camiones, remolques y vehículos de emergencia pasen entre ambos lados del reductor de velocidad. Esto reduce el sonido del impacto de los vehículos más grandes. Contamos con detalles estándares de la ciudad de Austin y la revisión de ingeniería de los reductores de velocidad construidos para garantizar que sean seguros y no provoquen mantenimiento adicional de los vehículos.

¿Son eficaces los proyectos para calmar el tráfico, particularmente en calles similares en Austin?

Nuestro objetivo es abordar los lugares en donde el exceso de velocidad y los accidentes vehiculares están ocurriendo. Con proyectos similares en la ciudad, donde se construyeron reductores de velocidad similares, observamos una reducción del 15-20% en la velocidad del 85 por ciento y una reducción del 97 por ciento en el número de vehículos que viajaban más de 40 millas por hora.