

Dietas Viales

UN FOLLETO
INFORMATIVO
SOBRE
HABITABILIDAD

La mayoría de los conductores eligen viajar a una velocidad que les resulte cómoda, según el diseño de la carretera. Cuanto más ancha sea la calle, más rápido tienden a conducir las personas, y cuanto más veloz sea el automóvil, más graves serán los daños resultantes de un accidente.¹

Las investigaciones que se han hecho sugieren que las lesiones causadas por choques automovilísticos aumentan conforme aumenta el ancho de la calle.

Para proteger tanto a peatones como a conductores, muchas comunidades están sometiendo sus calles “a dieta” al reducir el ancho de calles y de carriles. El espacio que se recupera está siendo reasignado a otras formas de desplazamiento, como el traslado a pie, en bicicleta y en transporte público.

La dieta vial más común consiste en convertir una calle de cuatro carriles sin división en una de tres carriles (uno en cada dirección y uno central, bidireccional, para girar a la izquierda).² El restante cuarto carril puede ser usado para

construir carriles para bicicletas, islas para cruce peatonal, paradas de autobús, aceras y estacionamiento en la calle.³

Las dietas viales funcionan mejor en calles con volúmenes de tráfico diario de entre 8,000 y 20,000 vehículos. Cuando está bien hecha, una dieta vial mejora el rendimiento y eficiencia de la calle, y la hace más segura para todos los usuarios.

Por ejemplo, al permitir que los peatones solo puedan cruzar un carril a la vez — en vez de hasta cuatro o más — una dieta vial reduce el riesgo de accidentes y lesiones graves. Al mismo tiempo, se reducen las demoras para conductores mientras esperan en semáforos y otros cruces.⁴

Una dieta vial puede contribuir a que un vecindario se convierta en un lugar más deseable para vivir, trabajar y hacer compras, lo que a su vez puede activar la economía y aumentar el valor de las propiedades.

Continúa ➔

Al permitir que los peatones solo puedan cruzar un carril a la vez — en vez de hasta cuatro o más — una dieta vial reduce el riesgo de accidentes y lesiones graves.



Además de hacer más atractivo el Bulevar East en Charlotte, North Carolina, una dieta vial redujo las velocidades de los vehículos, los índices de lesiones en ciclistas y peatones, y el número de choques traseros y por virajes a la izquierda.

Fotografía cortesía de la ciudad de Charlotte

Aceras más anchas bordeadas de árboles y provistas de bancas, portabicicletas, faroles y otros aditamentos útiles ayudan a crear un paisaje alegre y atractivo.

Los carriles para bicicletas, las áreas de estacionamiento en las calles, las extensiones de aceras y los denominados “parklets” (lugares para la gente creados usando espacios para estacionar carros) pueden usarse como zonas de protección entre las personas que van caminando y los vehículos en movimiento.

Derribando mitos

■ “Las dietas viales desvían el tráfico”.

Los conductores tienden a usar los caminos principales que ofrezcan la ruta más directa y eficiente a un destino.

Las dietas viales bien diseñadas no desvían a los conductores hacia otras rutas. Si bien el tráfico se reduce durante la construcción, generalmente vuelve a la normalidad o aumenta dentro de los seis meses de finalizadas las obras. De hecho, muchos caminos registran un aumento del tráfico vehicular luego de una dieta exitosa.⁵

■ “Las dietas viales aumentan la congestión del tránsito”.

En carreteras usadas por menos de 20,000 vehículos por día, las dietas viales tienen un impacto mínimo o positivo sobre la capacidad vehicular. Los vehículos que deben girar a la izquierda, los camiones de reparto, los vehículos de la policía y los vehículos varados pueden ocupar un carril central o un carril para bicicletas, lo que elimina el estacionamiento en doble fila y disminuye los riesgos de accidente.⁶

■ “Las dietas viales aumentan la cantidad de accidentes”.

Por cierto, al disminuir la velocidad vehicular entre 3 y 5 mph, las dietas viales reducen los choques traseros y laterales. Las dietas viales disminuyen en un 70% la frecuencia de casos de personas que conducen a más de 5 mph por sobre el límite de velocidad.

Datos recopilados sobre dietas viales en dos escenarios muy diferentes (varios pueblos pequeños en Iowa y un grupo de ciudades y comunidades más grandes en los estados de California y Washington) confirmaron que las dietas viales mejoran la seguridad. La investigación mostró una disminución del 47% en el número de accidentes en los pueblos de Iowa y una caída del 19% en la cantidad de accidentes registrados en las calles más transitadas de California y Washington.⁷

■ “Las dietas viales no son buenas para el transporte público”.

Los conflictos con el transporte público pueden evitarse con una buena planificación; por ejemplo, incorporando un carril central para que los conductores puedan sobrepasar los autobuses detenidos e incorporando espacios laterales para que los autobuses puedan salir del carril de tránsito.^{8,9}

■ “Las dietas viales perjudican el comercio”.

Las dietas viales aumentan y mejoran la actividad comercial al reducir la velocidad del tránsito, lo que contribuye a que los conductores puedan ver las tiendas, restaurantes y demás negocios a su paso; y al mejor acomodar a peatones y ciclistas. De hecho, estos tienden a gastar más dinero que los conductores en los negocios locales.¹⁰

Las dietas viales suelen generar más espacios de estacionamiento en la calle, lo que es muy beneficioso para el comercio. Además, las velocidades más bajas, la buena visibilidad y los carriles más angostos son más seguros, tanto para conductores como para los que no lo son (los “clientes”), y los carriles centrales para girar brindan a los conductores una manera más sencilla y segura de doblar a la derecha o a la izquierda, incluso para entrar o salir de la calle de un estacionamiento.¹¹

■ “Las dietas viales se están revirtiendo”.

Con miles de dietas viales terminadas en todo el país, existen pocos informes de alguna que se haya revertido. Por el contrario, las dietas viales están demostrando ser efectivas, seguras y populares. El interés entre ingenieros de transporte y planificadores está en auge, a medida que se preparan más manuales, guías y otros recursos.¹²

■ “Las dietas viales demoran los servicios de emergencia”.

Al no utilizar reductores de velocidad (topes) ni señales de Alto (“Stop”), una dieta vial puede dar acceso a vehículos de emergencia sin incrementar los tiempos de respuesta.¹² Los conductores pueden pasarse a los carriles para bicicletas para apartarse del camino, y un carril central para girar a la izquierda puede ser utilizado por los servicios de emergencia que necesiten sobrepasar otros vehículos.¹³

■ “A las personas no les agradan las dietas viales”.

El 95% de los residentes de Lewistown, Pennsylvania, se opuso a la dieta vial de la Electric Avenue apenas fue propuesta; una vez terminada, cerca del 95% de los residentes apoyaron los cambios realizados.¹⁴

Cómo hacerlo bien



Esta calle de cuatro carriles en Redondo Beach, California, no es muy respetuosa de los peatones o los ciclistas, y su volumen de tránsito no justifica esa cantidad de carriles.



Una transformación como la aquí representada mejoraría la seguridad, el estacionamiento, el acceso de peatones y ciclistas, y le daría un ambiente agradable al lugar.

Al proponer y planificar dietas viales, prueba lo siguiente:

■ Involucra al público.

Dado que las dietas viales son un concepto nuevo en muchas comunidades, es importante involucrar al público lo antes posible en los debates y la planificación. El hacerlo puede minimizar la ansiedad ante lo desconocido y, en cierta medida, le transfiere la propiedad intelectual de las metas de la dieta vial a los residentes.

■ Adopta un proceso público y busca apoyo.

Prepara una campaña de educación y concientización antes de su implementación, y procura llegar tanto a los miembros de la comunidad como a los funcionarios electos y dirigentes municipales. Es probable que los funcionarios del Gobierno necesiten ver el apoyo del público antes de actuar.

Con ese fin, los promotores pueden compartir este folleto informativo, hablar con los vecinos, conseguir el apoyo de la comunidad y, luego, reunirse con los responsables de tomar las decisiones, los medios de comunicación, expertos y otros interesados para debatir los beneficios de las dietas viales. El personal de la entidad puede atraer a los residentes del lugar llevando a cabo talleres para lograr aceptación y comprensión.

■ Comienza con un proyecto piloto.

Considera lanzar una dieta vial piloto en un área con tránsito ligero. Esto les dará a los conductores la oportunidad de adaptarse a la idea y le permitirá al personal del municipio documentar qué funciona y qué no.

■ Enfócate en áreas que resulten aptas para reinvertir.

Ubica el proyecto piloto en una calle cuyo tráfico no supere los 15,000 vehículos diarios y, preferiblemente, que conecte con un vecindario céntrico o un distrito histórico con potencial para la reinversión o desarrollo económico.

■ Documenta el cambio.

Antes, durante y después de que se complete la dieta vial, observa y registra lo que va sucediendo. La información puede favorecer la implementación de futuras dietas viales en rutas más transitadas. Además de monitorear el flujo vehicular, documenta cualquier aumento peatonal, de ciclistas, uso de transporte público y actividad comercial.

■ Utiliza una señalización clara

Durante la ejecución de las obras e incluso una vez finalizada la dieta vial, continúa usando señalización y marcas para destacar y explicar cualquier característica que pueda resultar poco conocida.

■ Diseñala bien.

No hay un diseño único para una dieta vial. Asegúrate de que tu diseño se adapte al volumen de tránsito, la localización de la calle y las metas compartidas de la comunidad.

Historias exitosas

■ Orlando, Florida: Edgewater Drive

Un tramo de 1.5 millas de Edgewater Drive fue “puesto a dieta” en el 2000, pasando a tener, de cuatro carriles, tan solo dos con un carril central para dar vueltas a la izquierda. Los resultados: un 34% menos de accidentes y un 68% menos de lesiones. Las velocidades se redujeron hasta en un 10%. El valor de las propiedades aumentó entre un 8% y un 10% en las áreas residenciales, y entre el 1% y el 2% en áreas comerciales. Los tiempos de viaje se mejoraron en 25 segundos, aun con un mayor volumen vehicular. Se registró un aumento de casi el 40% en el uso de los espacios de estacionamiento en la calle, y los índices de caminar y andar en bicicleta se incrementaron en un 56% y un 48%, respectivamente.

■ Seattle, Washington: Stone Way North

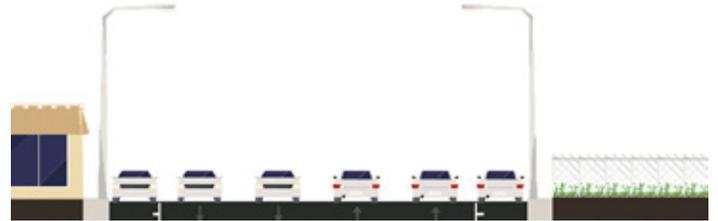
En el 2008, se completó una dieta vial en un tramo de 1.2 millas de Stone Way North, en Seattle. La ruta de cuatro carriles por la que circulaban 13,000 vehículos por día fue transformada en una calle de dos carriles, con un tercer carril central para giros, carriles de bicicleta y franjas de estacionamiento a ambos lados. Las velocidades vehiculares se redujeron, pero los conductores no se desviaron hacia otras áreas en busca de rutas alternativas. Los datos sobre accidentes recopilados durante dos años mostraron una disminución general del 14%, las lesiones por accidentes cayeron un 33% y los choques en ángulo recto se redujeron en un 56%. El volumen de bicicletas creció un 35% (a casi el 15% del volumen del tráfico en hora pico), no obstante lo cual el índice de accidentes con bicicletas no cambió. Los choques con peatones se redujeron en un 80%.

■ Athens, Georgia: Baxter Street

La aplicación de una dieta vial a una arteria transitada diariamente por 20,000 vehículos, resultó en una disminución general del 53% en el número de accidentes de autos, y de un 60% en las secciones sin semáforos. Los desvíos del tráfico no llegaron al 4%, y el 47% de los usuarios de la calle opinaron que la cantidad de carriles y el ancho de la calle eran “perfectos” (una tercera parte no estaba segura, y un 20% estaban disconformes). La calle Baxter pasó, de tener cuatro carriles, a contar con dos, además de uno central y carriles para bicicletas a ambos lados

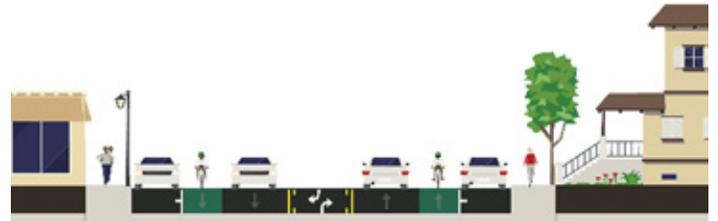
CÓMO FUNCIONA

El tipo más común de dieta vial convierte una carretera de cuatro carriles en una de tres, divididos en dos de tránsito y un carril central para girar a la izquierda. Este diseño deja espacio para incorporar otros elementos como carriles para bicicletas, franjas de estacionamiento, zonas o barreras de protección para peatones, y aceras.



4' 8' 12' 12' 12' 12' 8' 4'

ANTES: Esta carretera está diseñada principalmente para vehículos motorizados. Su amplitud y los múltiples carriles incitan a circular a velocidades más altas. La probabilidad de que los conductores cambien de carril aumenta el riesgo de accidentes.



6' 7' 6' 10' 10' 10' 6' 7' 6'

DESPUÉS: Una dieta vial deja espacio para carriles para bicicleta, permite aceras más anchas, y embellece el entorno e iluminación de zonas peatonales, lo cual aumenta la capacidad de la comunidad para atraer nuevos desarrollos a lo largo de la calle. Los carriles más angostos y con un único carril para circular en cada dirección, incita a conducir a velocidades moderadas y más lentas lo cual reduce el riesgo de accidentes..



AARP LIVABLE COMMUNITIES

Mail: 601 E Street NW, Washington, DC 20049
Email: livable@aarp.org
Online: aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

Mail: 2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
Email: community@walklive.org
Online: walklive.org

NOTAS A PIE DE PAGINA

1. Federal Highway Administration, Proven Safety Countermeasures. Última consulta: 4 de marzo del 2014, http://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/fhwa_sa_12_013.pdf
2. Safe Routes to School National Center (Noviembre del 2013), "Safe Routes to School Online Guide." http://guide.saferoutesinfo.org/engineering/tools_to_reduce_crossing_distances_for_pedestrians.cfm#diet
3. Tan, C.H. Federal Highway Administration, FHWA-HRT-11-006. Vol. 75, N.º 2. (Septiembre-October del 2011), "Going on a Road Diet." Public Roads, <http://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/11septoct/05.cfm>
4. Burden, D., Lagerway, P., Walkable Communities, Inc. (Marzo de 1999), Road Diets: Fixing the Big Roads, <http://www.walkable.org/assets/downloads/roaddiets.pdf>
5. Tan, C.H. Federal Highway Administration, FHWA-HRT-11-006, Vol. 75, N.º 2 (Septiembre-October del 2011), "Going on a Road Diet". Public Roads. <http://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/11septoct/05.cfm>
6. Burden, D., Lagerway, P., Walkable Communities, Inc. (Marzo del 1999), Road Diets: Fixing the Big Roads. <http://www.walkable.org/assets/downloads/roaddiets.pdf>
7. Highway Safety Information System (Agosto del 2010), Evaluation of Lane Reduction "Road Diet" Measures on Crashes, <http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/10053/10053.pdf>
8. Federal Highway Administration, Proven Safety Countermeasures. Última consulta: 4 de marzo del 2014 de http://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/fhwa_sa_12_013.pdf
9. Smith, G. et al. Knoxville Regional Transportation Planning Organization (Julio del 2009), Complete Streets Design Guidelines, http://www.knoxtrans.org/plans/complete_streets/guidelines.pdf
10. Krag, T. Aalborg University, Denmark, paper (2002), Commerce and Bicycles
11. Tan, C.H. Federal Highway Administration, FHWA-HRT-11-006. Vol. 75, N.º 2. (Septiembre-October del 2011), "Going on a Road Diet". Public Roads, <http://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/11septoct/05.cfm>
12. Rosales, J. Parsons Brinckerhoff (Julio del 2009), Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets, <http://www.ite.org/emodules/scriptcontent/Orders/ProductDetail.cfm?pc=LP-670>; and Walkable Streets (August 2003), Economic Merits of Road Diets and Traffic Calming, <http://walkablestreets.wordpress.com/2003/08/17/economic-merits-of-road-diets-and-traffic-calming/>
13. Qlkable Streets (Agosto del 2003), Economic Merits of Road Diets and Traffic Calming, <http://walkablestreets.wordpress.com/2003/08/17/economic-merits-of-road-diets-and-traffic-calming>
14. Burden, D., Lagerway, P., Walkable Communities, Inc. (Marzo del 1999), Road Diets: Fixing the Big Roads. <http://www.walkable.org/assets/downloads/roaddiets.pdf>

FUENTES DE INFORMACIÓN

1. **Los Angeles County Model Design Manual for Living Streets.** (2011) <http://www.modelstreetdesignmanual.com/>
2. **Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets.** . En venta a través del Institute for Transportation Engineers, <http://bit.ly/RCo4sw>
3. **"Rightsizing Streets."** Project for Public Spaces, <http://www.pps.org/reference/rightsizing/>
4. **The Safety and Operational Effects of Road Diet Conversion in Minnesota.** http://www.cmfclearinghouse.org/study_detail.cfm?stid=68
5. **Proven Safety Countermeasures.** http://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/fhwa_sa_12_013.pdf
6. **Evaluation of Lane Reduction "Road Diet" Measures on Crashes.** Highway Safety Information System, <http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/10053/10053.pdf>
7. **"Moving Beyond the Automobile."** Streetfilms, vídeo de una dieta vial, con Dan Burden, en Vimeo: <http://vimeo.com/21903160>



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org