

SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD (ST. ELMO ROAD - ONION CREEK PARK)

CITY OF AUSTIN
austin
MOTION
2016 MOBILITY BOND

BACKGROUND

Austin Transportation is evaluating near-term improvements for South Pleasant Valley between St. Elmo Road and Onion Creek Park to provide a protected bikeway, intersection improvements, and improved pedestrian crossings.

Over the past three years, the City of Austin's [Corridor Program Office](#) has partnered with the community to develop near- and long-term recommendations to enhance mobility, connectivity, and safety for all road users. A final [South Pleasant Valley Road Corridor Mobility Plan](#) was released in 2020. Funding for many of the near-term improvements identified through this process is available from the 2016 Mobility Bond Bikeways and Safe Route to School programs, the Quater Cent Fund, and the 2018 Bond Pedestrian Crossing program.

2016 MOBILITY BOND

The 2016 Mobility Bond dedicates \$137 million to local mobility projects. The Local Mobility Program is enhancing mobility, safety, and connectivity by funding construction of new infrastructure like bikeways, sidewalks, and urban trails as well as improvements to existing infrastructure.

SHARE YOUR FEEDBACK!

The second comment period for this project will be open from September 15th through October 10th, 2021. Please submit feedback through the project survey. For questions, please contact:

Austin Transportation Public Information
(512) 974-2300
2016bond@austintexas.gov

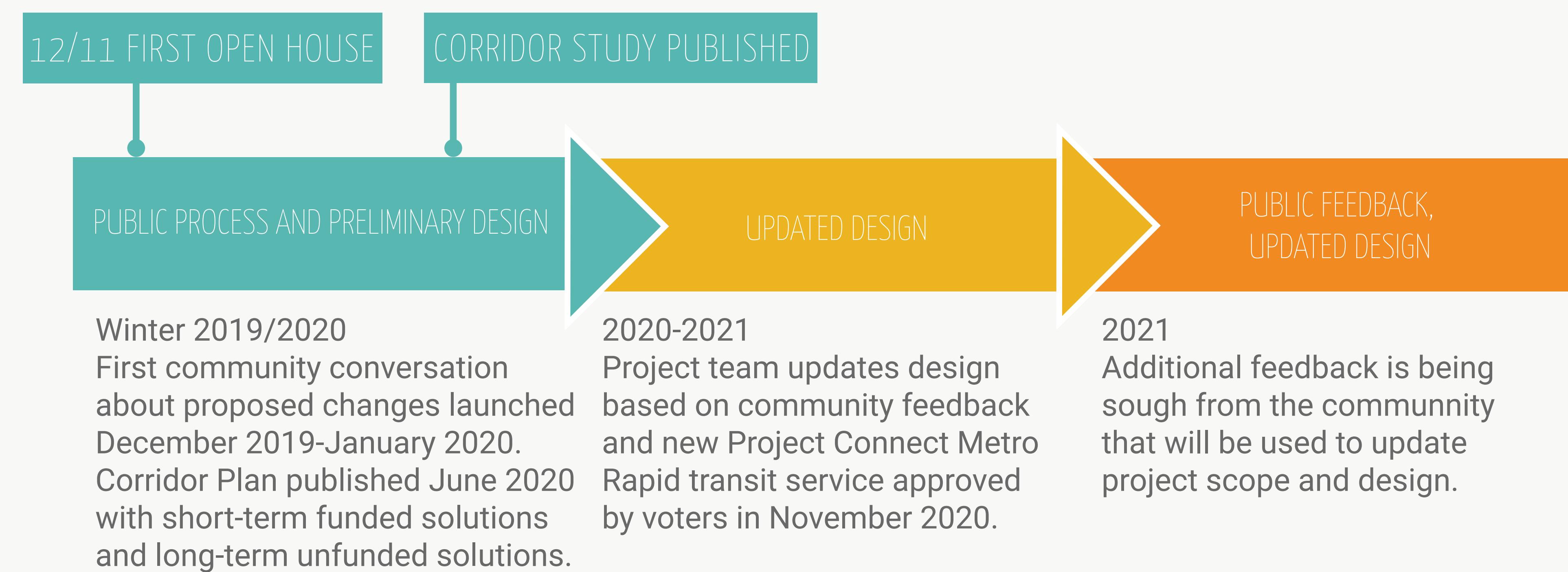
LEARN MORE

For more information about this project, visit the project webpage at:

[WWW.AUSTINTEXAS.GOV/SPVR](http://www.austintexas.gov/SPVR)

TIMELINE

The project timeline is subject to change pending the outcome of the public process and coordination with other projects. Sign-up for the project email updates to stay informed of the project status.

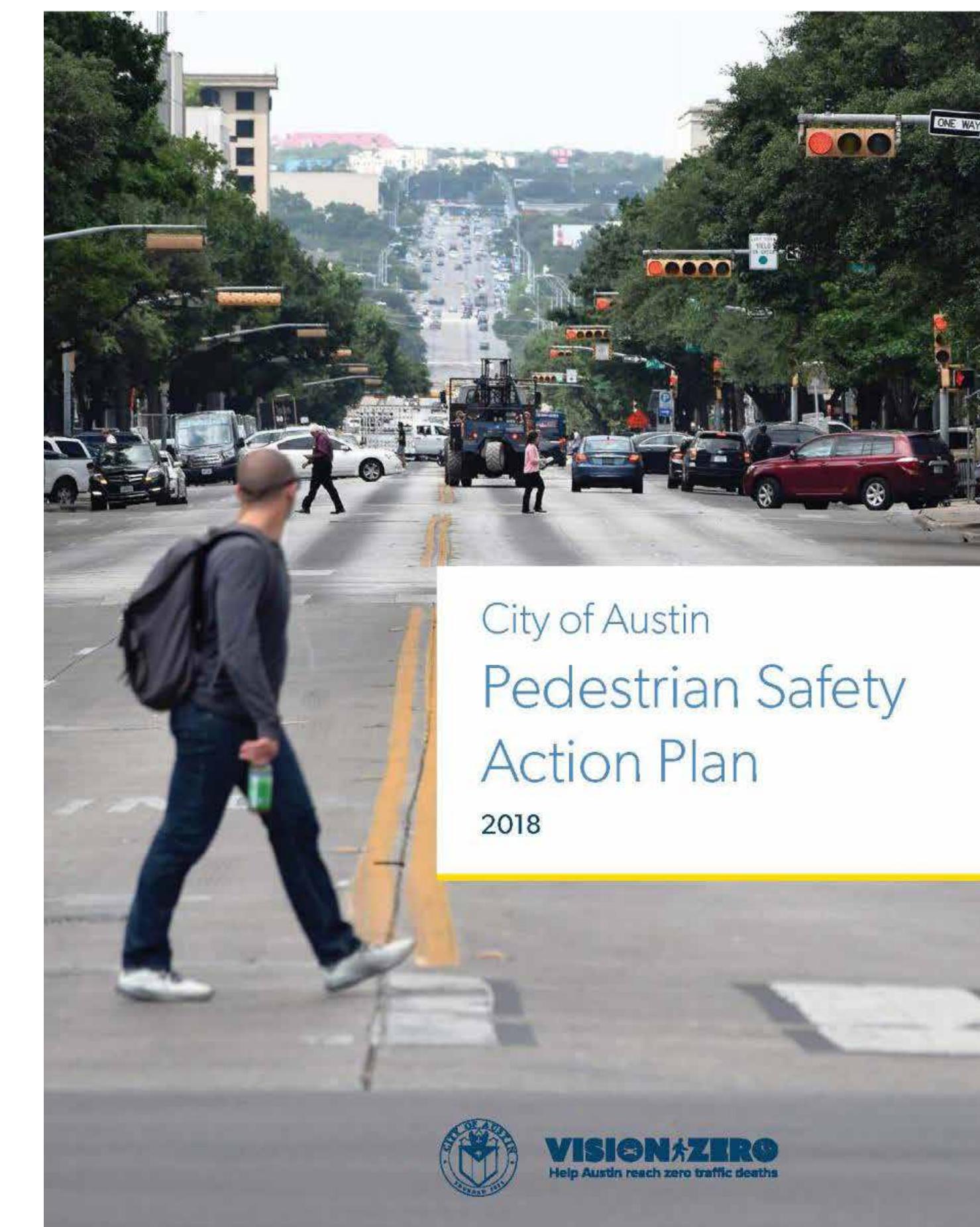


CITYWIDE POLICY DIRECTION

This project is informed by citywide plans and policies including Imagine Austin Comprehensive Plan (2012), Austin Complete Streets Policy (2014), Austin Bicycle Plan (2014), Vision Zero Action Plan (2016), Pedestrian Safety Action Plan (2018), Austin Strategic Mobility Plan (ASMP, 2019), and Safe Routes to School Infrastructure Reports.



AUSTIN
complete
streets



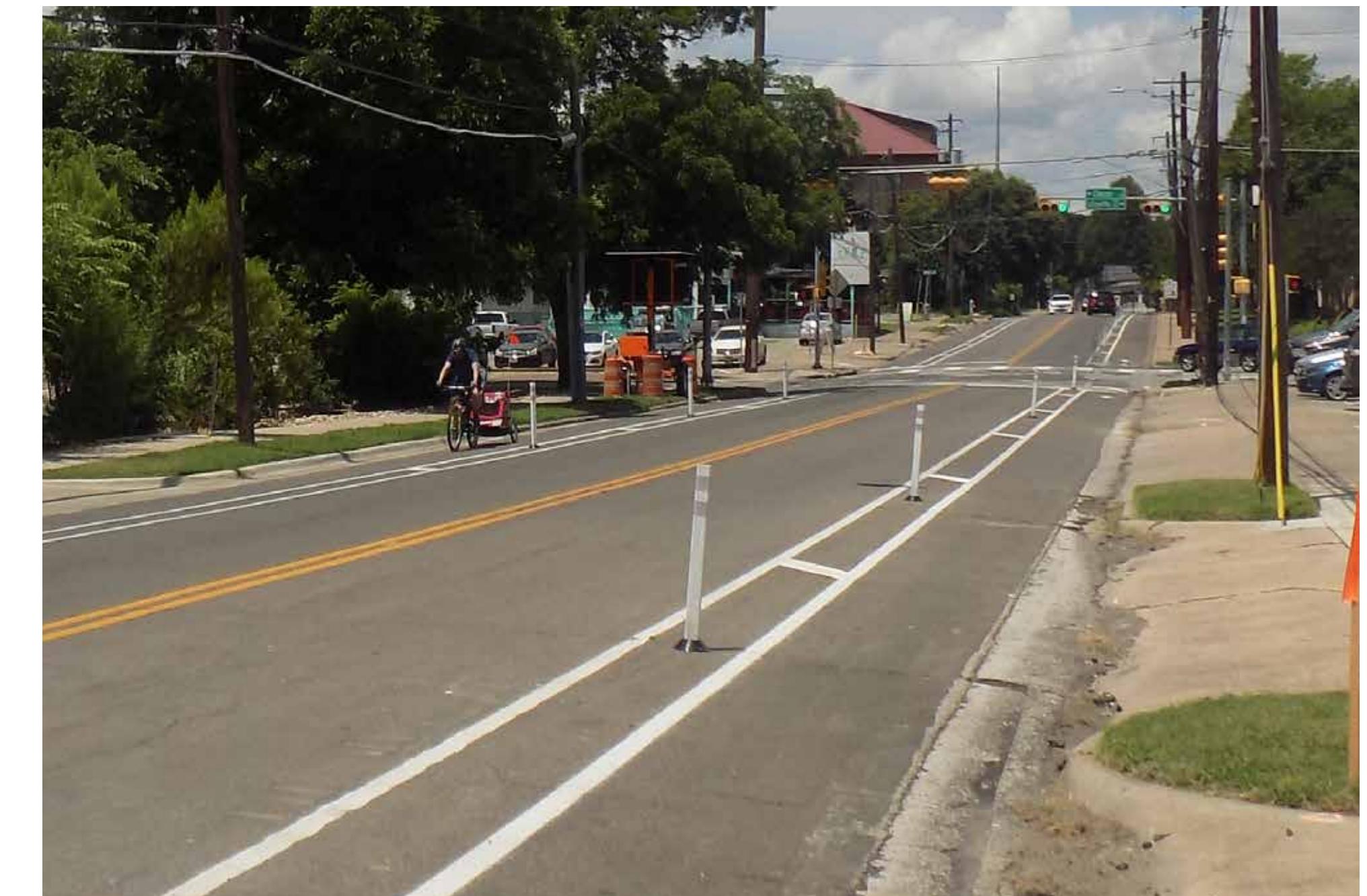
PROJECT OVERVIEW



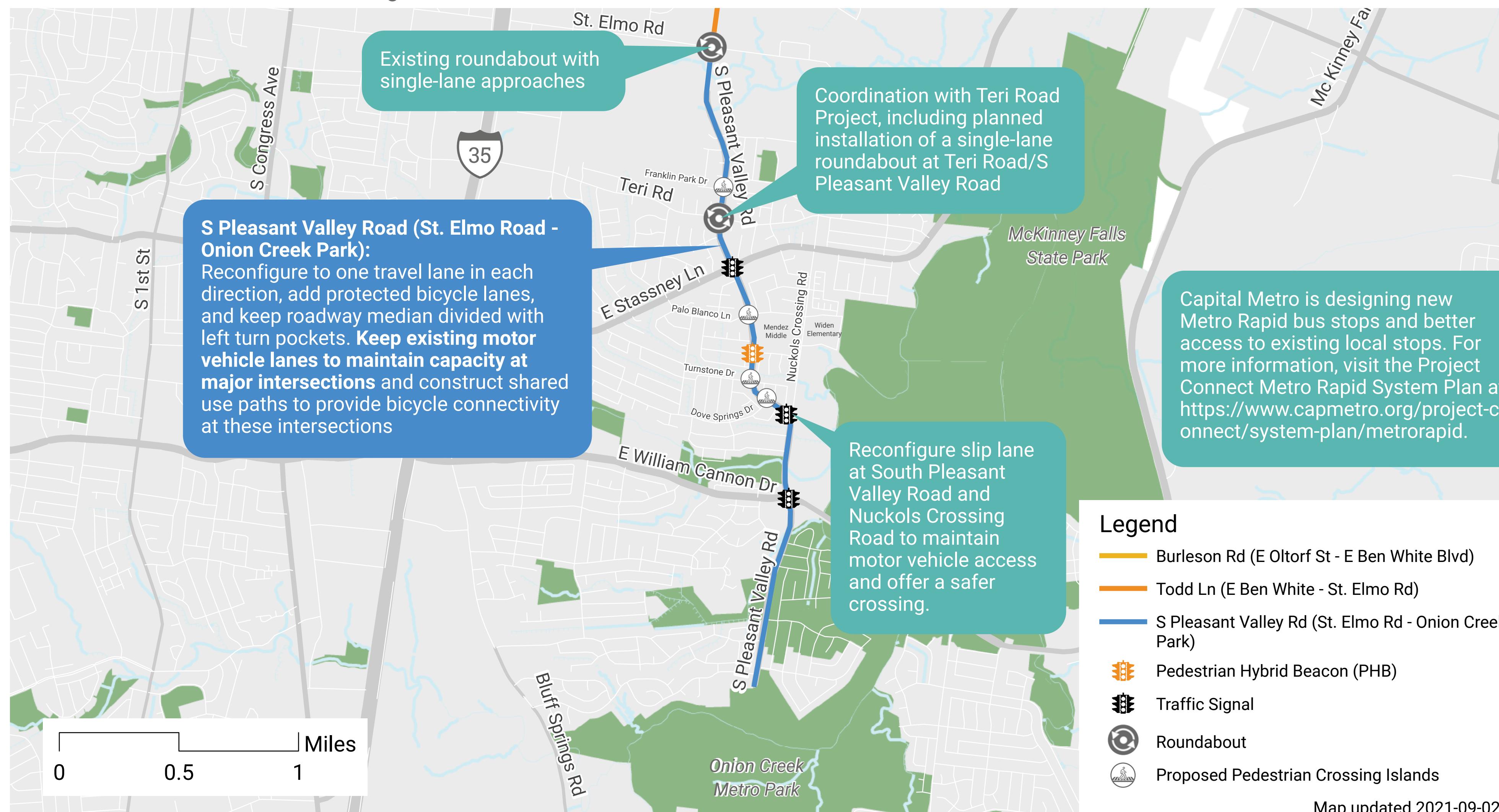
A pedestrian median island helps to encourage yielding by drivers and makes it easier for a person crossing the street to focus on one lane of oncoming traffic at a time.



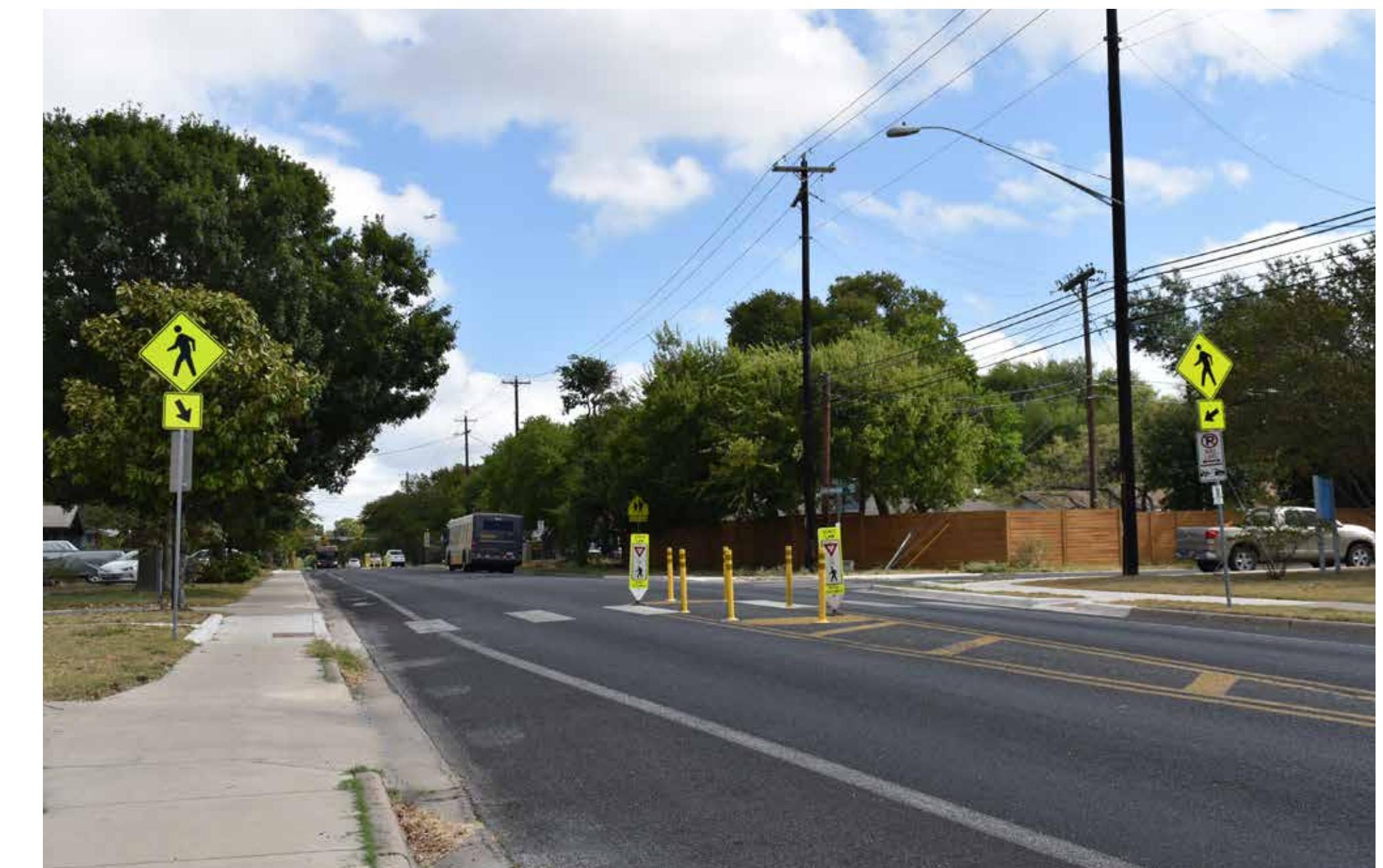
Example of a protected bike lanes on Teri Road.



Example of one-way protected bicycle lanes on Manor Road constructed using flexible posts.



The map above displays proposed near-term improvements for South Pleasant Valley Road from St. Elmo Road to Onion Creek Park. Long-term recommendations are published in the final [South Pleasant Valley Road Corridor Mobility Plan](#) released in June of 2020.

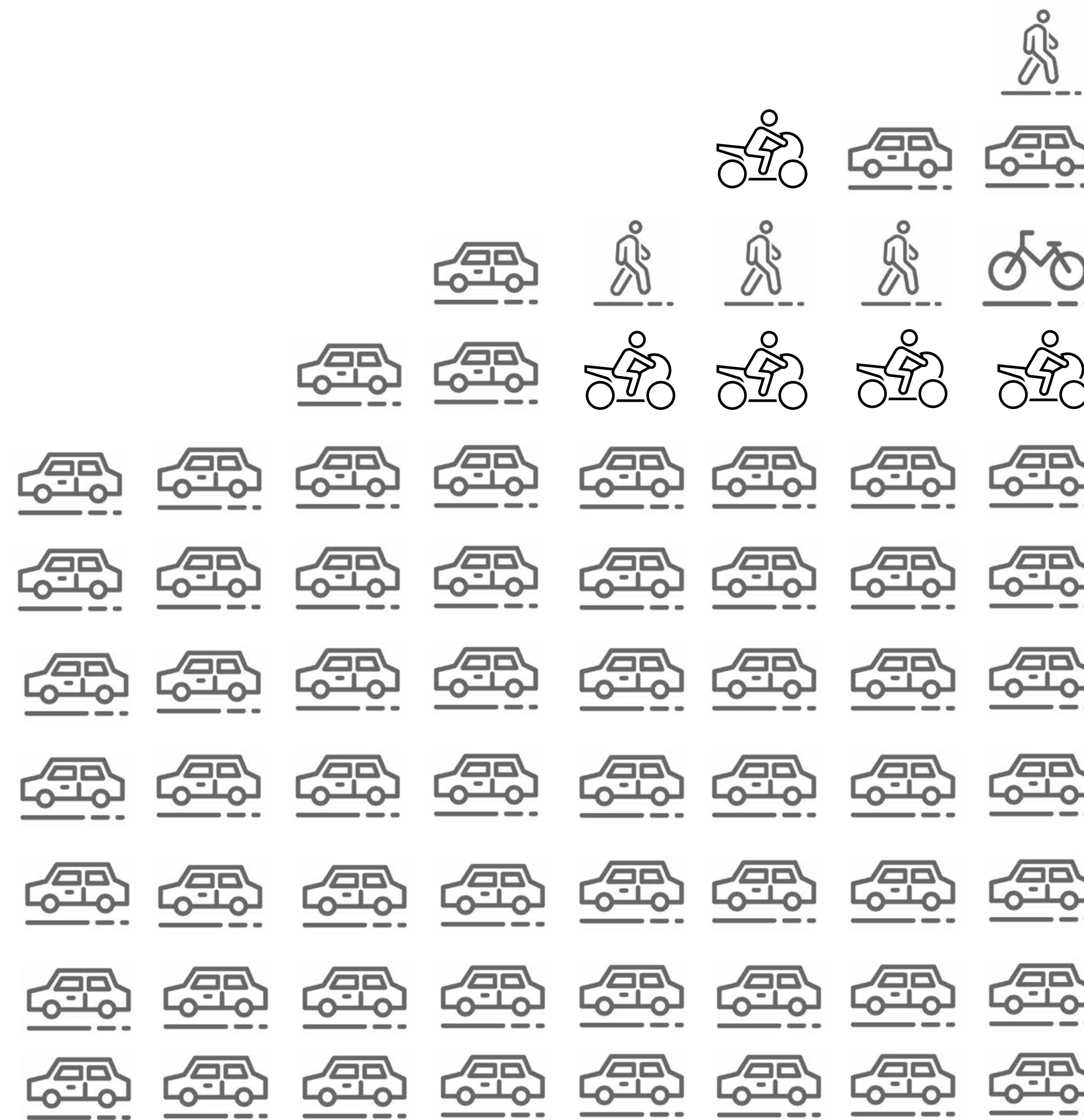


Example of a pedestrian crossing island. This project proposes pedestrian crossing islands for crossing:

- Todd Lane at Business Center Drive
- South Pleasant Valley Road at Lighthouse for the Blind, Franklin Park Drive, Palo Blanco Lane, Turnstone Drive, Dove Springs Drive, Nesting Way, Creek Bend Drive and Onion Creek Drive.

MULTIMODAL SAFETY

71 PEOPLE WERE INJURED OR KILLED IN THE LAST 5 YEARS
ALONG THIS SECTION OF SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD



1 death

3 serious injuries

67 other injuries

Crash analysis from the
City of Austin Vision Zero
Program for the period
July 2016 – June 2021.

In the last 5 years, 401 crashes were reported on South Pleasant Valley Road from the intersection of St. Elmo Road through Onion Creek Park.

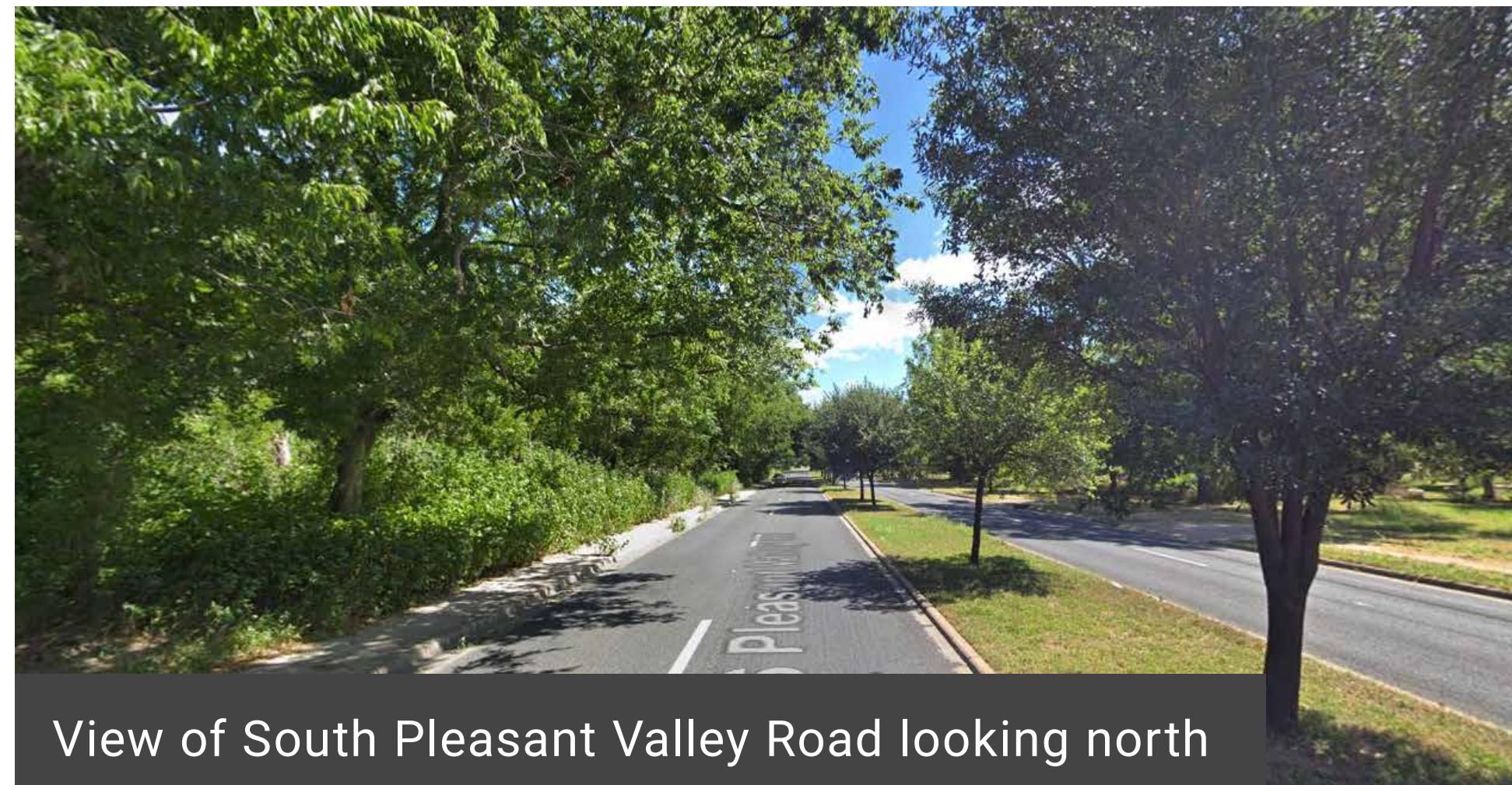
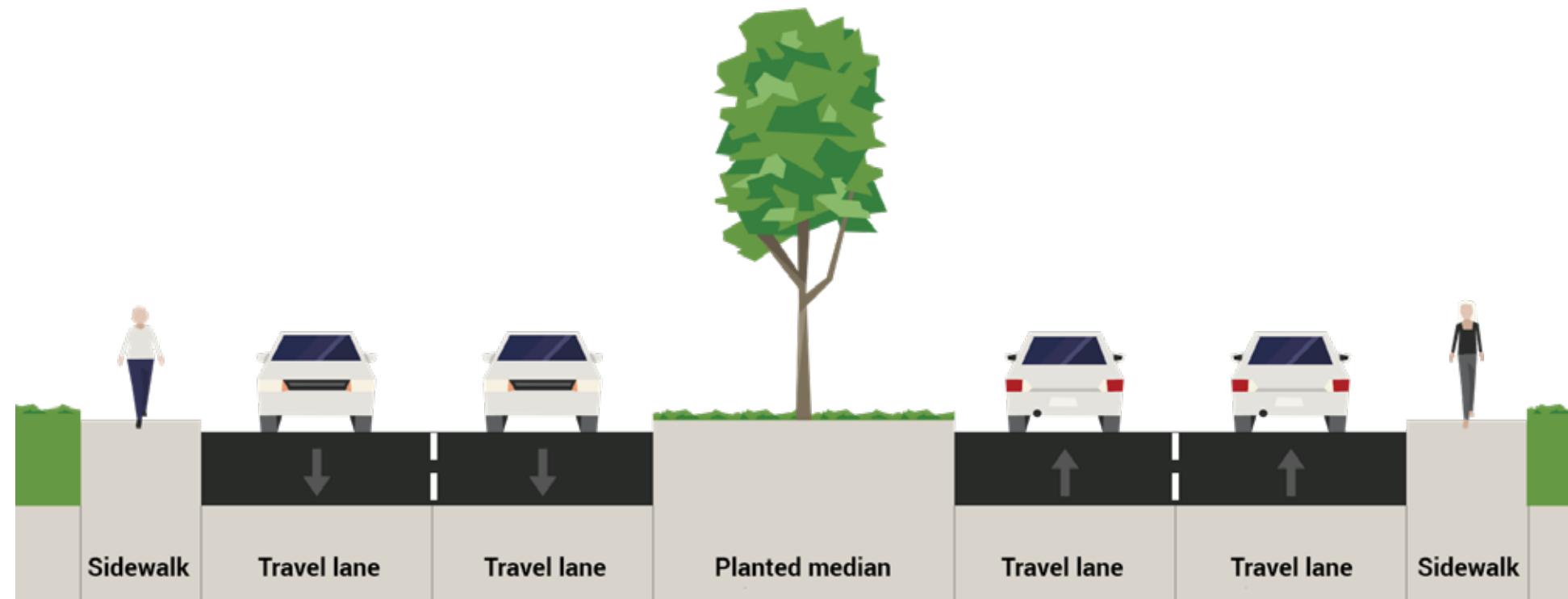
On average, a crash occurs about every five days along this section of South Pleasant Valley Road, contributing to unnecessary delay and \$37 M in comprehensive crash costs over the past 5 years.

Short term improvements are expected to cut pedestrian crash risk by half and significantly reduce high risk speeding, which is a top contributing factor to severe injury crashes in Austin. The roundabout at Teri Road is expected to reduce injury crashes by 73% based on crash analysis by the Federal Highway Administration.

PROPOSED CHANGES

SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD | FROM ST. ELMO ROAD TO ONION CREEK PARK

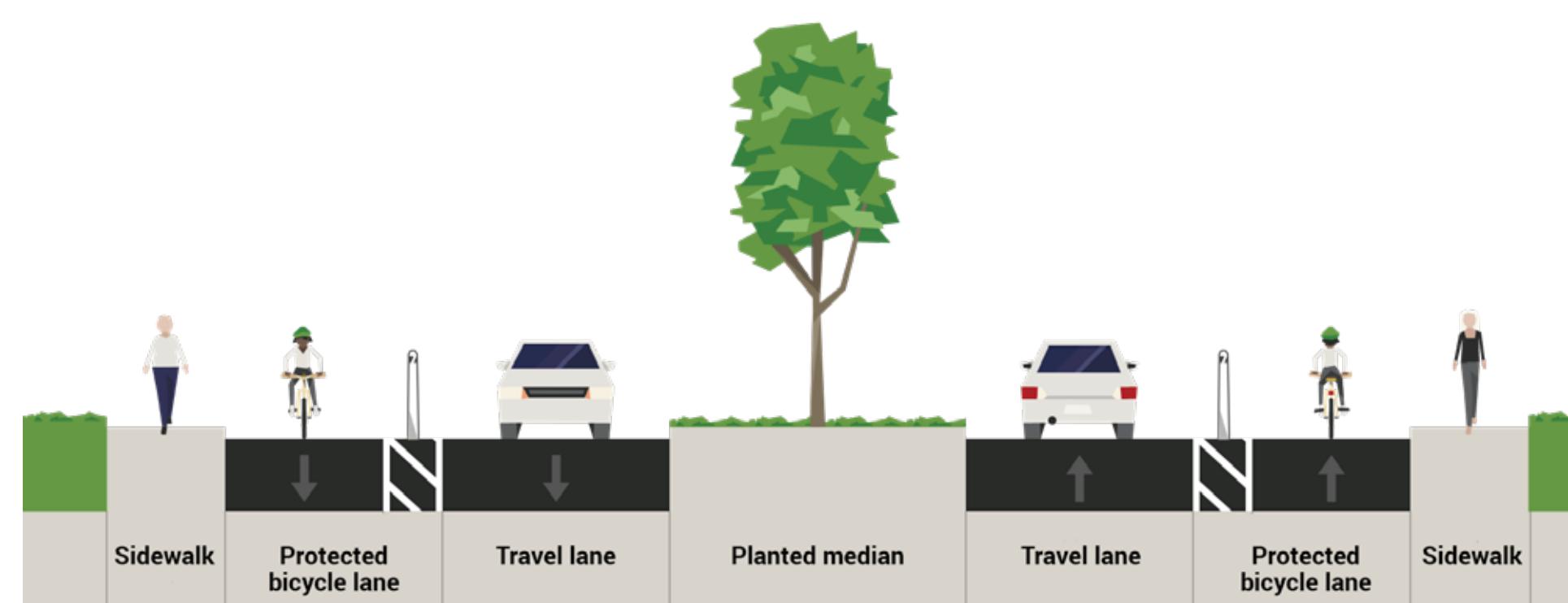
EXISTING CROSS-SECTION (MIDBLOCK)



View of South Pleasant Valley Road looking north

South Pleasant Valley Road from St. Elmo Road to Onion Creek Park is currently two travel lanes in each direction with no bicycle lanes. It is median divided with left-turn pockets and sections of sidewalks adjacent to the curb.

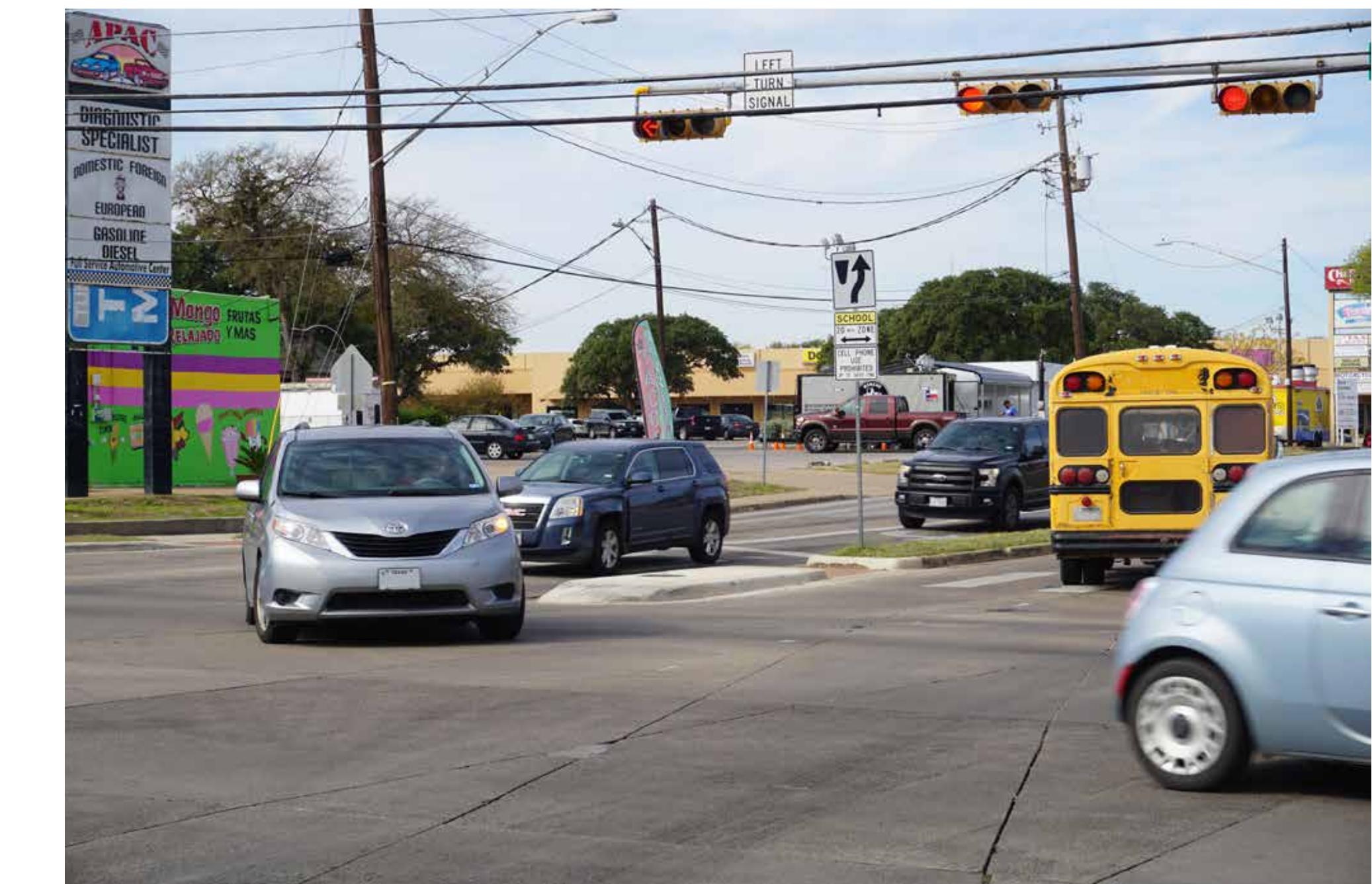
PROPOSED CROSS-SECTION (MIDBLOCK)



Example of protected bicycle lanes on Grove Boulevard

This near-term proposal reconfigures the mid-block sections (away from intersections) to one general travel lane in each direction with a median and left turn pockets. This enables pedestrian crossings to become shorter, safer and more frequent as well as protected bike lanes that offer a more comfort and safety for people walking and bicycling along the street. It also is expected to significantly reduce high risk speeding as well as overall crashes along the corridor.

TRAFFIC SIGNALS AND CONCERN ABOUT CONGESTION



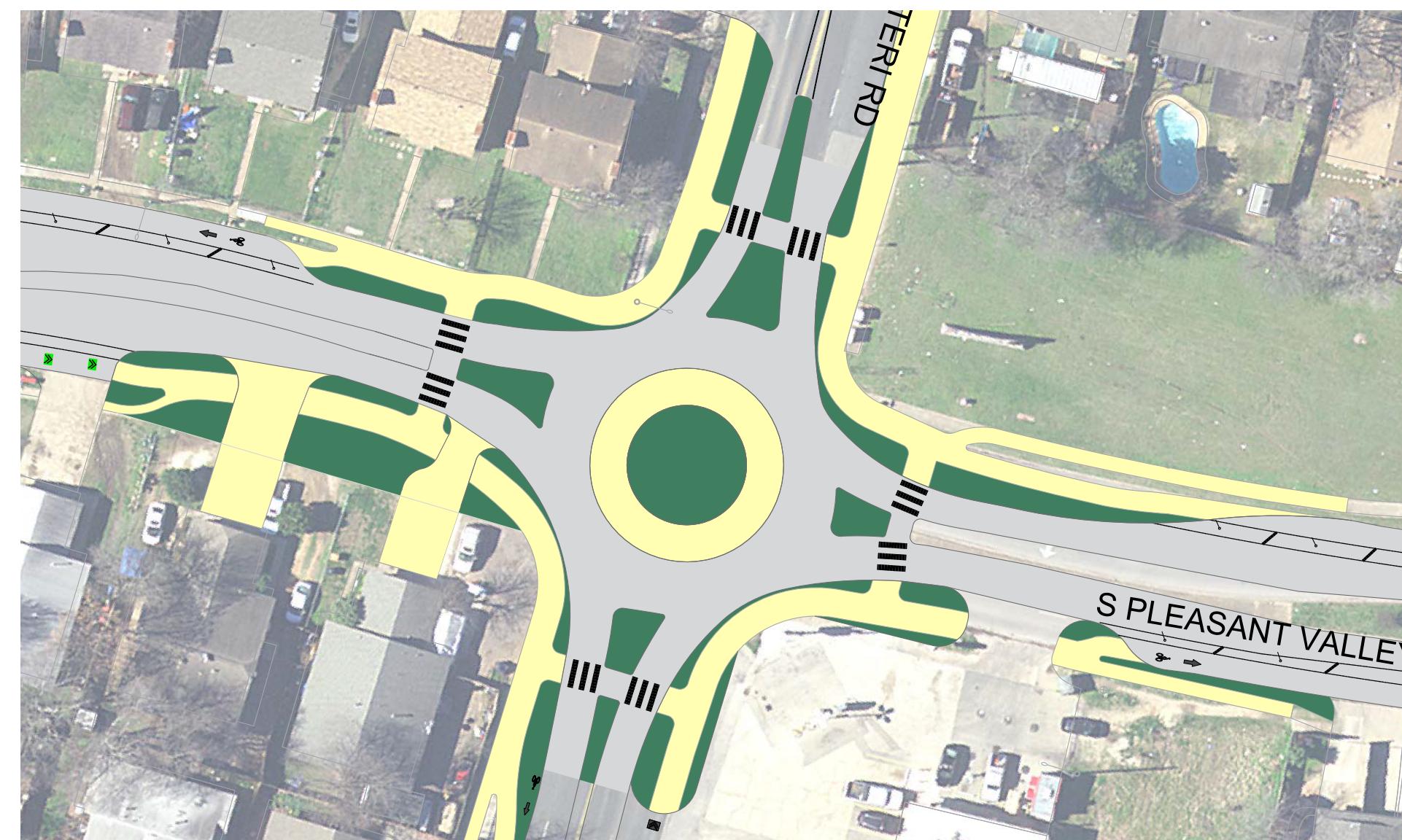
Generally, signalized intersections are the pinch points where motor vehicle delay occurs because approximately half the time the light is red. This project proposes to reconfigure South Pleasant Valley Road to one travel lane in each direction between St. Elmo Road and Onion Creek Park while keeping all existing lanes at the major intersections of Stassney Ln, Palo Blanco Ln, Nuckols Crossing Rd and adding a lane to William Cannon Dr.

By carefully analyzing and maintaining operations at these intersections, it is possible to reduce the number of lanes midblock on South Pleasant Valley Road in this section without increasing delay for motor vehicle traffic. Reducing the number of lanes midblock provides space to improve the safety and comfort for people walking when crossing the street and walking along the sidewalks and for people bicycling in protected bicycle lanes.

See the next board for information on the proposed preliminary design at intersections, including where additional lanes are located.

INTERSECTIONS

SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD FROM ST. ELMO ROAD TO ONION CREEK PARK



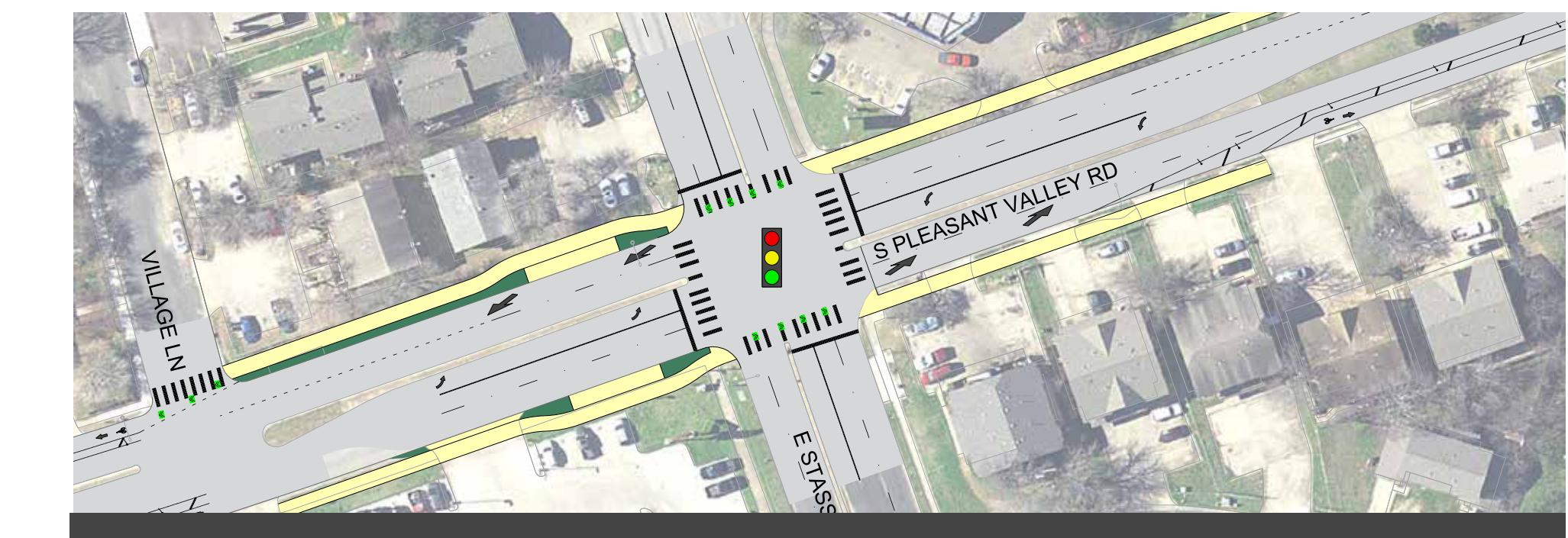
South Pleasant Valley Road / Teri Road

As part of the Teri Road Project, the existing four way stop with two lanes in each direction is planned to be replaced with a roundabout with single-lane approaches. This roundabout, similar to the roundabout located at St. Elmo Road, will decrease motor vehicle and bus delay at the intersection and improve pedestrian crossings, including crossings for kids walking to Rodriguez Elementary School. In advance of the roundabout construction, two lanes in each direction would be maintained at the existing stop sign. Roundabout to be constructed in Summer 2022.



South Pleasant Valley Road / Nuckols Crossing Road

At Nuckols Crossing Road, the existing northbound slip lane is proposed to be modified to improve safety. This was identified as a desired improvement in the Safe Routes to School Infrastructure Report for District 2. All existing lanes at the intersection are proposed to be maintained to retain existing motor vehicle capacity and shared use paths added to provide continuous protected bicycle facilities.



South Pleasant Valley Road / Stassney Lane

At Stassney Lane, existing lanes at the intersection are proposed to be maintained to retain current motor vehicle capacity and shared use paths added to further separate people walking, bicycling and driving.



South Pleasant Valley Road / Palo Blanco

At Palo Blanco Lane, maintain all five lanes on South Pleasant Valley Road and add shared use pathways to further separate people walking, bicycling and driving.

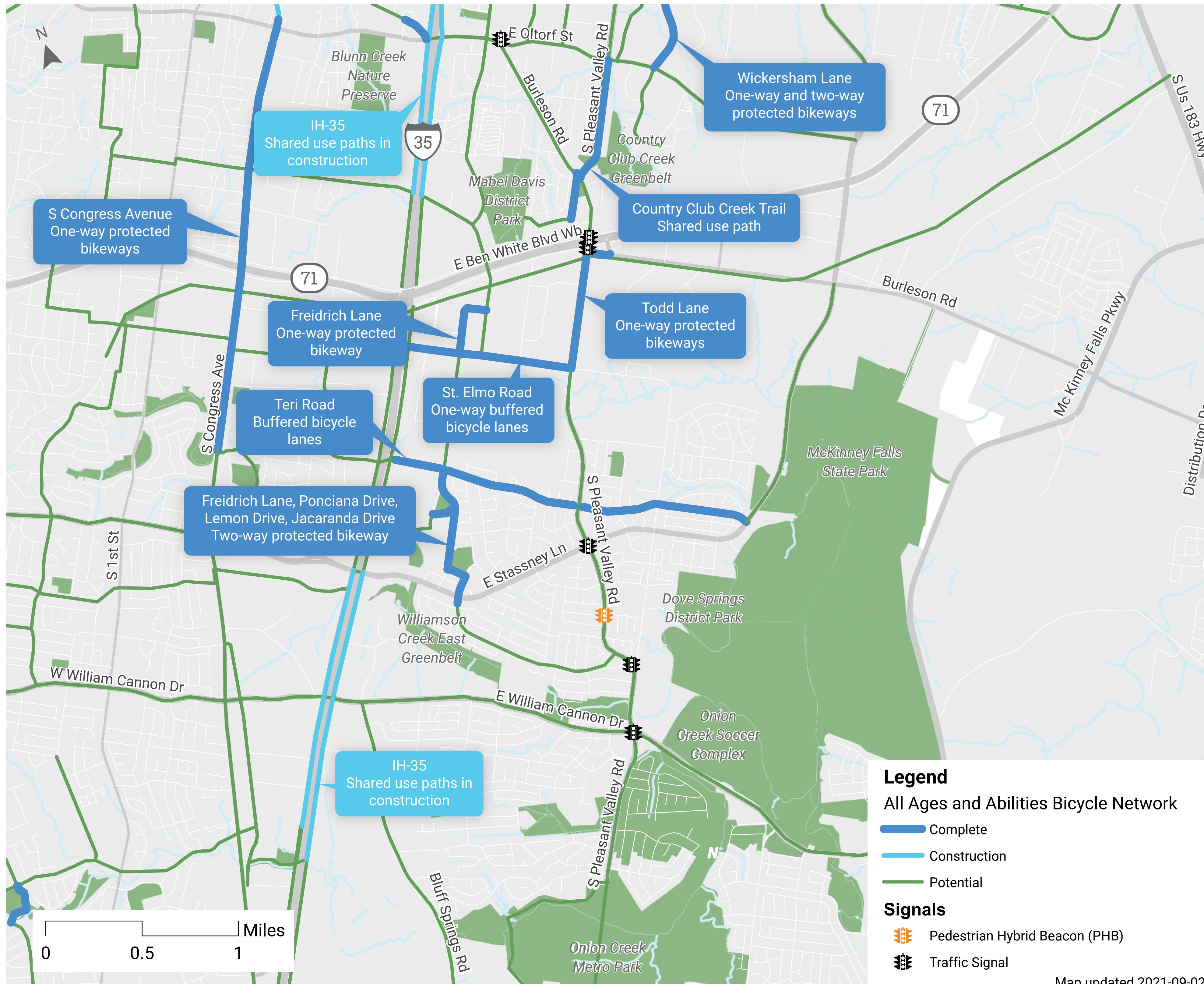


South Pleasant Valley Road / William Cannon Drive

At William Cannon Drive, a second left turn lane will be added on S. Pleasant Valley Road to eastbound William Cannon to improve motor vehicle capacity and future transit operations. People bicycling would ramp to the sidewalk until improvements planned by the Corridor Construction Program are constructed, including a shared use path and additional motor vehicle lanes.
austintexas.gov/WilliamCannon

MAKING BIKEWAY CONNECTIONS

Austin's [All Ages and Abilities Bicycle Network](#) was adopted by City Council through the Austin Bicycle Plan and Urban Trails Plan in 2014, and recently updated in the Austin Strategic Mobility Plan (ASMP). To allow people of all ages and abilities to choose to bicycle on South Pleasant Valley Road, between St. Elmo Road and Onion Creek Park, the [ASMP recommends protected bicycle lanes](#).



Despite challenges [like the summer heat and our beloved hills], Austin's bicycle system remains an important tool for helping our community achieve its mobility goals.

The bicycle system helps relieve demand on our roadways, removing cars and relieving congestion. Bicycling gives people reliable mobility choices, and also provides a safe place for the new scooters and other low-speed micromobility devices to operate. As an active form of transportation, it supports increased public health while supporting our environment and helping us connect to the outdoors and our public spaces.

It is important that we create and support a safe bicycle system that serves people of all ages and abilities.

- Austin Strategic Mobility Plan



SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD (ST ELMO ROAD - ONION CREEK PARK)

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El departamento de transporte (ATD) está evaluando mejoras de corto plazo en South Pleasant Valley entre St. Elmo Road y Parque Onion Creek para instalar una ciclovía, mejoras de la intersección y mejoras en cruces peatonales.

En los últimos tres años, la ciudad de Austin [Programa de Construcción de Corredores](#) se ha trabajado con la comunidad para desarrollar recomendaciones a lo corto y largo plazo para mejorar movilidad, conectividad y seguridad para todos usuarios de la calle. Se lanzó el [Plan de Movilidad del Corredor de South Pleasant Valley Road](#) en 2020. Los fondos para muchos de las mejoras de corto plazo provienen del bono de movilidad de 2016 Programa de Ciclovías y Rutas Seguras a la Escuela, el fondo Quarter Cent, y el Programa de Cruce Peatonal del bono 2018.

BONO DE MOVILIDAD DE 2016

El bono de movilidad de 2016 dedica \$137 millones para proyectos de movilidad local. El Programa de Movilidad Local está mejorando la movilidad, seguridad y conectividad a través de fundar nuevo construcción de infraestructura como ciclovías, banquetas y senderos urbanos tanto como mejoras a la infraestructura existente.

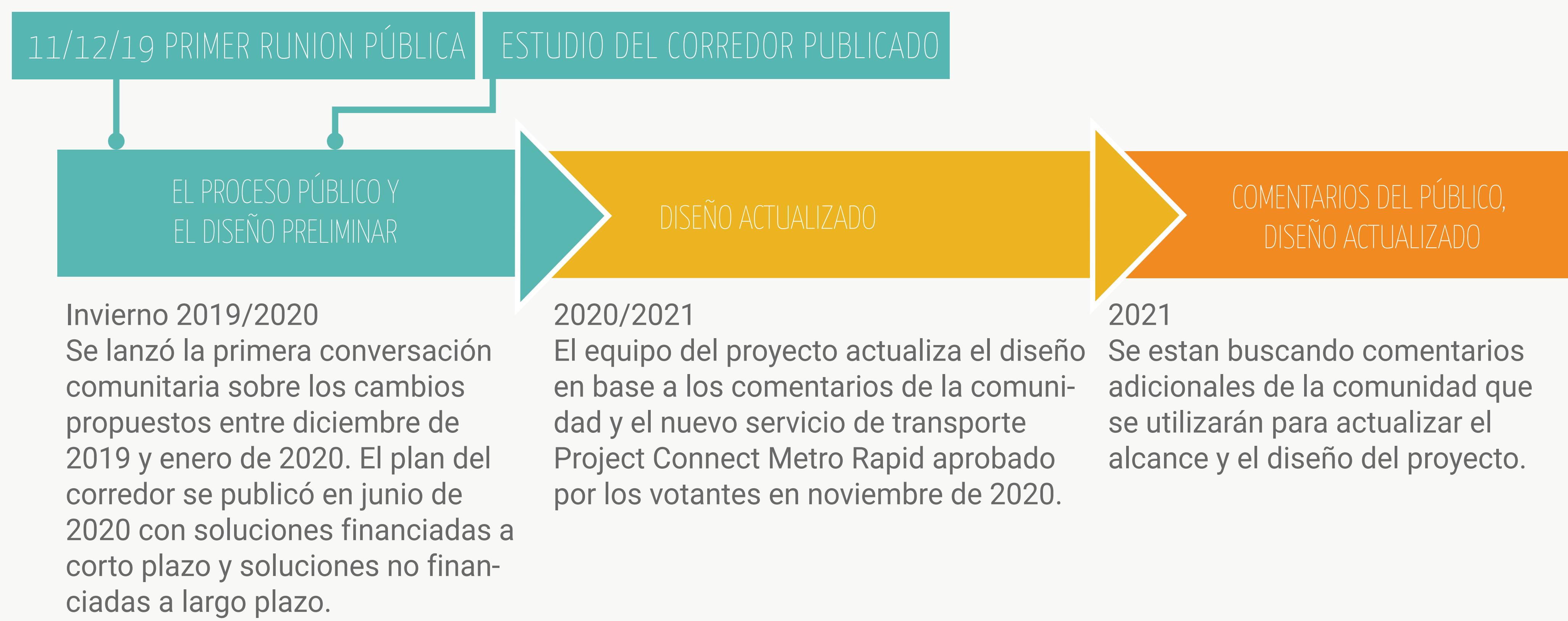
¡COMPARTE TUS COMENTARIOS!

El período de la segunda iteración de comentarios para este proyecto será abierto del 15 de septiembre al 10 de octubre de 2021. Favor de enviar comentarios a través de la encuesta del proyecto. Si tiene preguntas, por favor contacte a:

Austin Transportation Public Information
(512) 974-2300
2016bond@austintexas.gov

CRONOGRAMA

El cronograma del proyecto se puede cambiar dependiendo del resultado del proceso público y la coordinación con otros proyectos. Regístrese para recibir las actualizaciones por correo electrónico del proyecto para mantenerse informado del estado del proyecto.

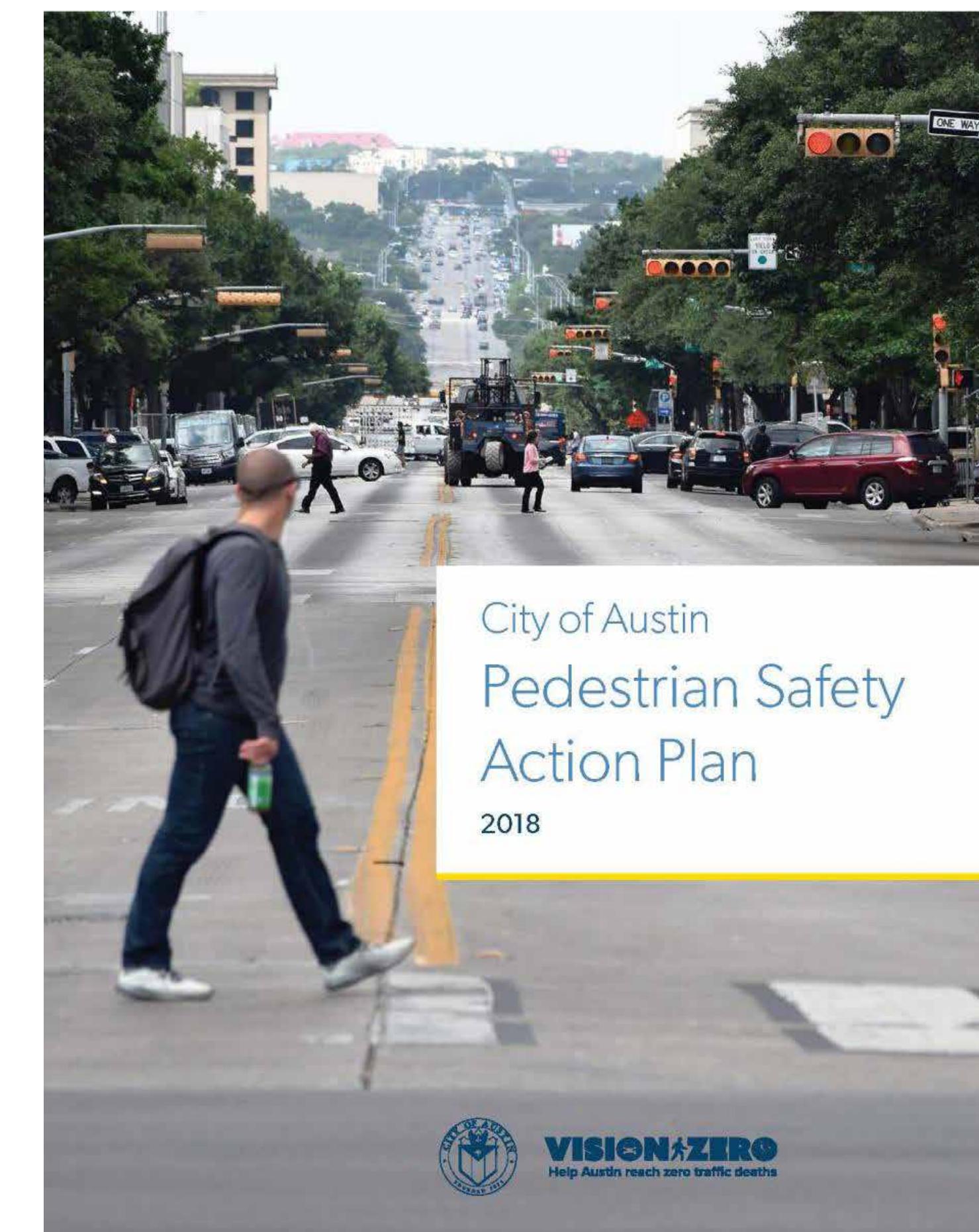


DIRECCIÓN DE POLÍTICA DE LA CIUDAD

Este proyecto está informado por los planes y políticas de toda la ciudad, que incluyen el Plan Integral Imagine Austin (2012), la Política de Calles Completas de Austin (2014), el Plan de Bicicleta de Austin (2014), el Plan de Acción Visión Cero (2016), el Plan de Acción de Seguridad Peatonal (2018), el Plan Estratégico de Movilidad (ASMP, 2019) y los informes de infraestructura de Rutas Seguras a la Escuela.



AUSTIN
complete
streets



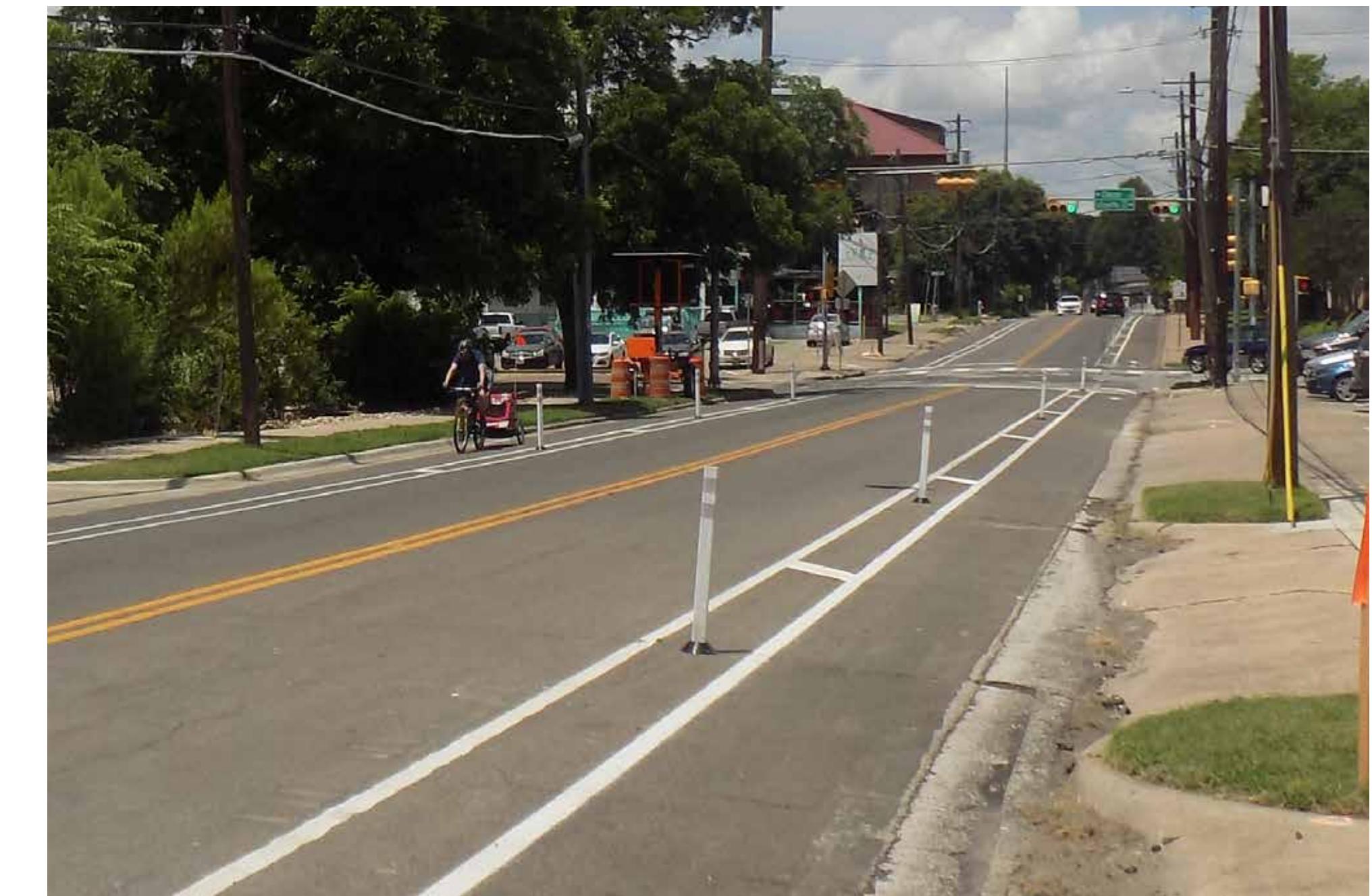
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO



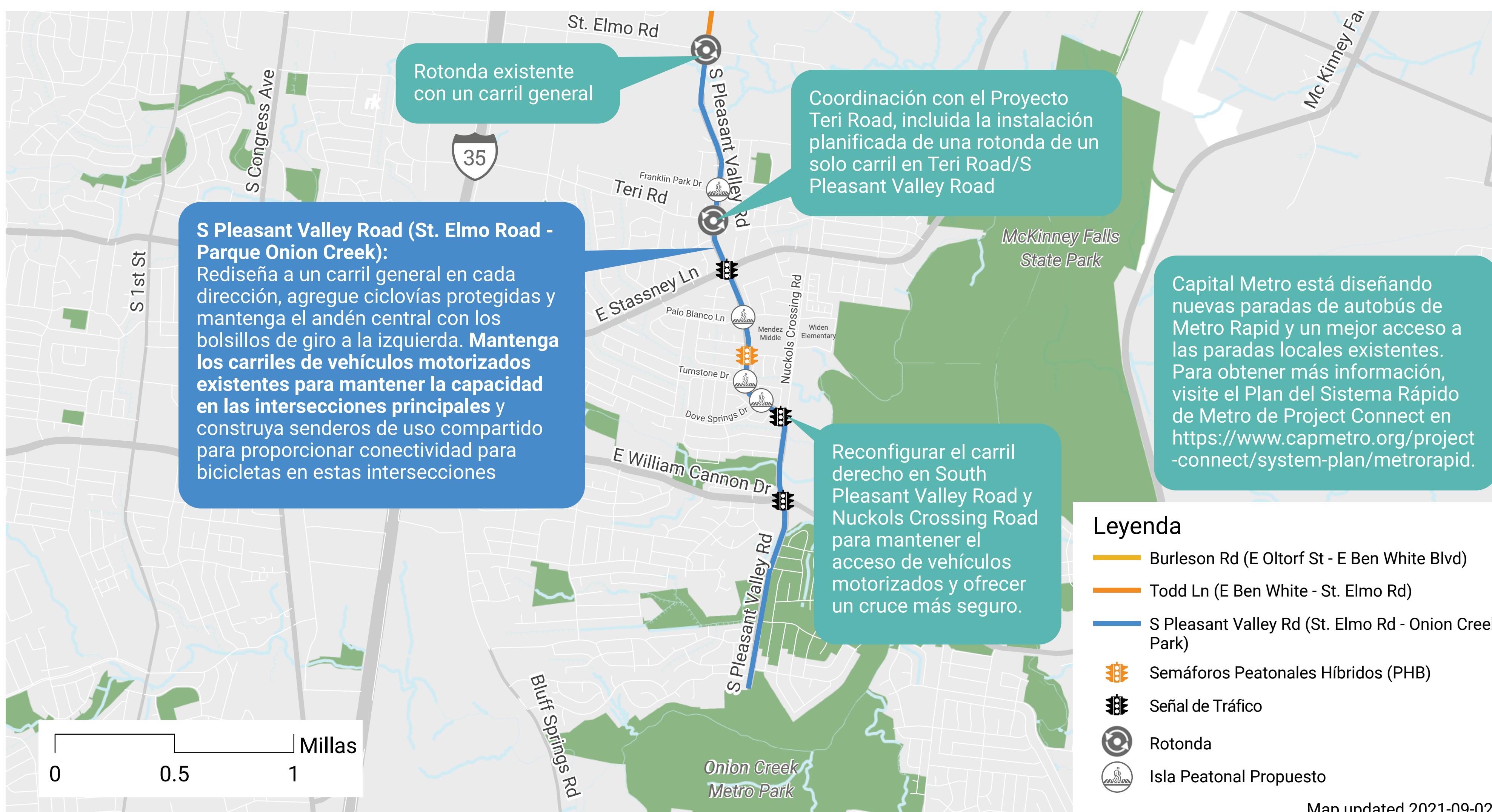
Una isla para peatones ayuda a alentar el paso de los conductores y facilita que una persona que cruza la calle se concentre en un carril del tráfico que viene en sentido contrario a la vez.



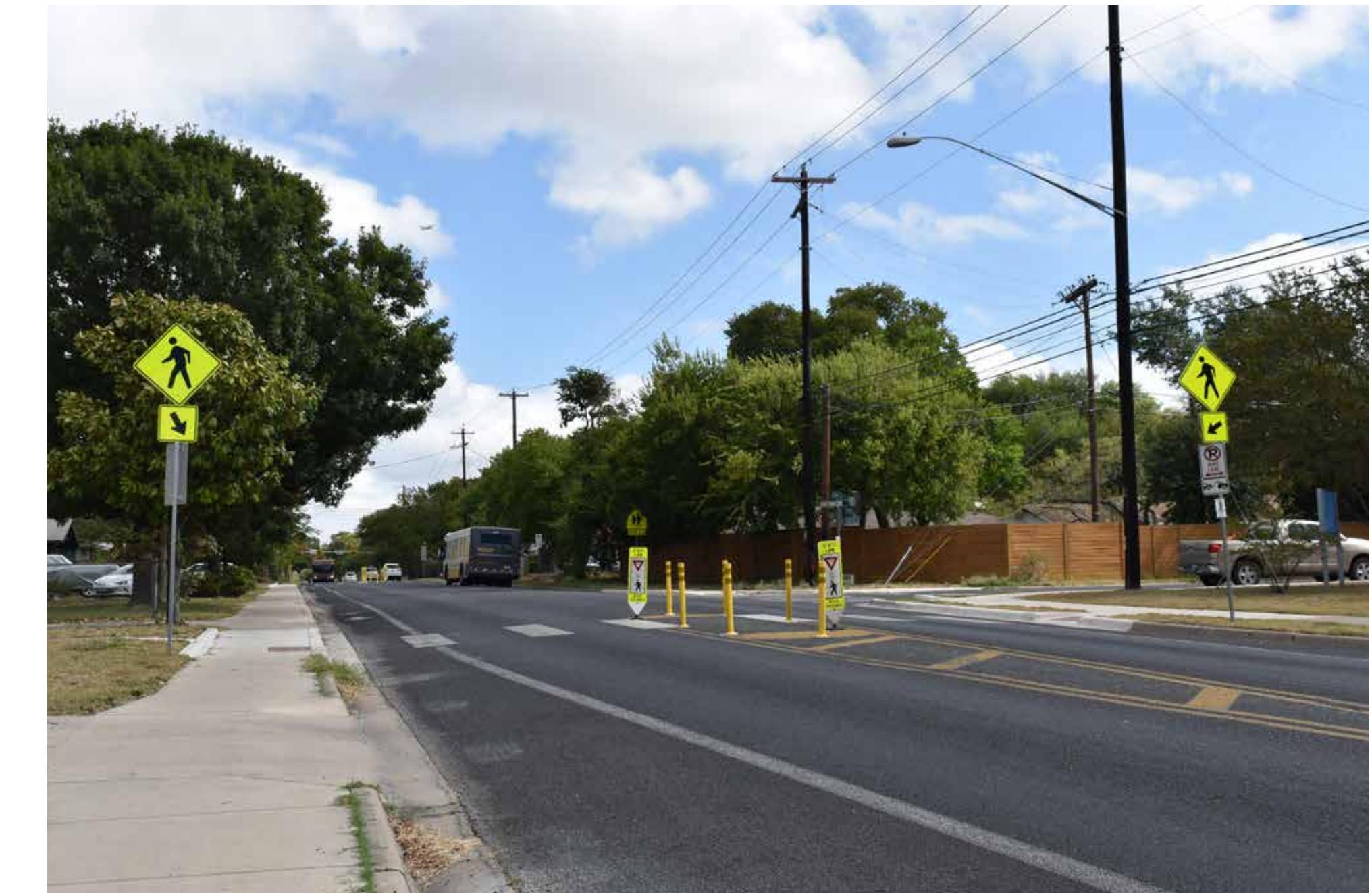
Ejemplo de ciclovía protegido en Teri Road.



Ejemplo de una ciclovía protegida unidireccional en Manor Road construidas con palos flexibles.



El mapa de arriba muestra las mejoras propuestas a corto plazo para South Pleasant Valley Road desde St. Elmo Road hasta Onion Creek Park. Las recomendaciones a largo plazo se publicaran en el Plan final de [Movilidad del Corredor de South Pleasant Valley Road](#) lanzado en junio de 2020.

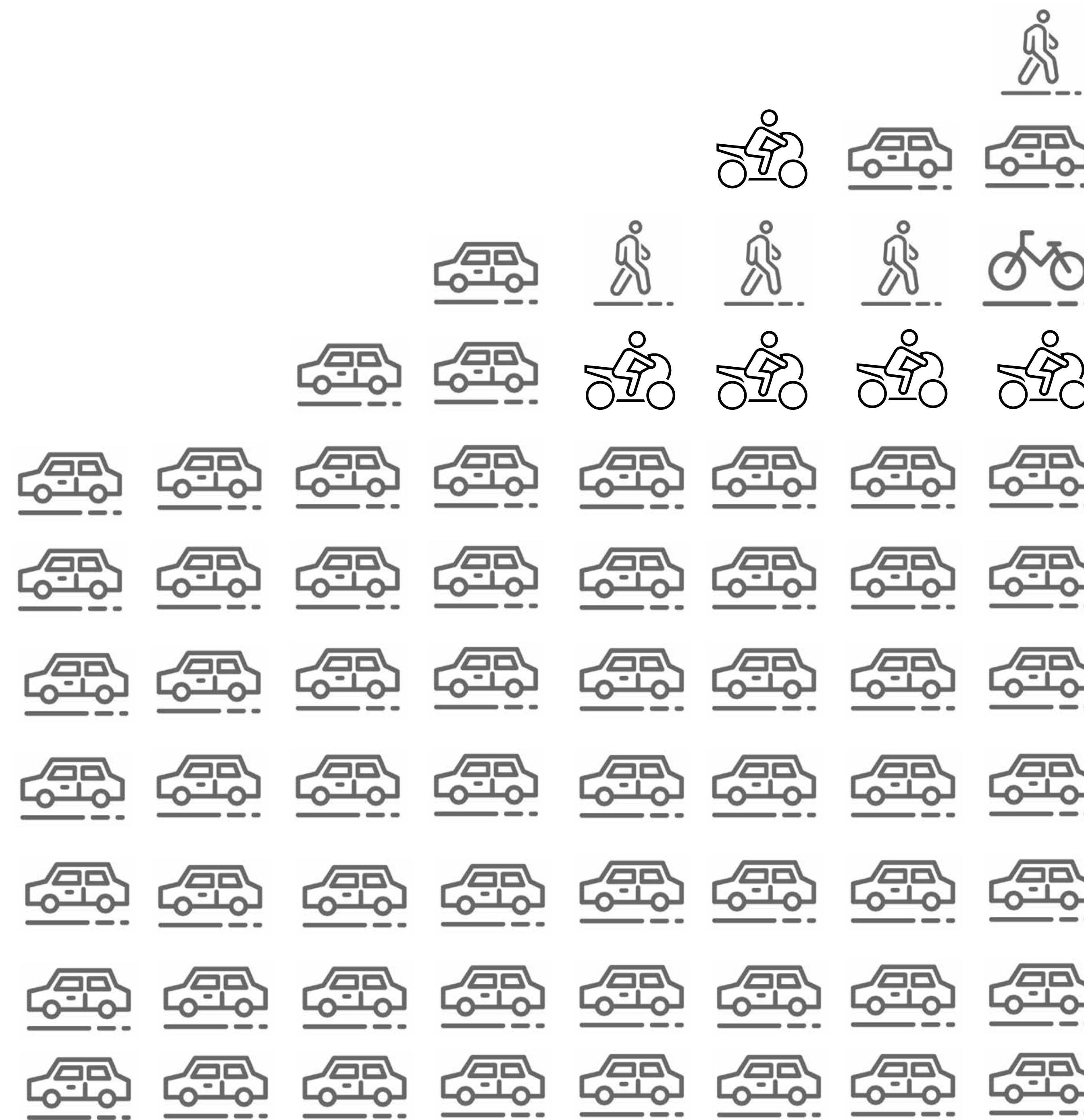


Ejemplo de un cruce peatonal. Este proyecto propone cruces peatonales para cruzar:

- Todd Lane con Business Center Drive
- South Pleasant Valley Road con Lighthouse for the Blind, Franklin Park Drive, Palo Blanco Lane, Turnstone Drive, Dove Springs Drive, Nesting Way, Creek Bend Drive and Onion Creek Drive.

SEGURIDAD MULTIMODAL

71 PERSONAS RESULTARON HERIDAS O MURIERON EN LOS
ULTIMOS 5 AÑOS A LO LARGO DE ESTA SECCION DE SOUTH
PLEASANT VALLEY ROAD



1 muerte

3 heridas graves

67 otras lesiones

En los últimos 5 años, 401 accidentes fueron reportados en South Pleasant Valley Road desde la intersección de St. Elmo Road a través de Onion Creek Park.

En promedio, un accidente ocurre aproximadamente cada cinco días a lo largo de esta sección de South Pleasant Valley Road, contribuyendo a retrasos innecesarios y \$ 37 M en costos durante los últimos 5 años.

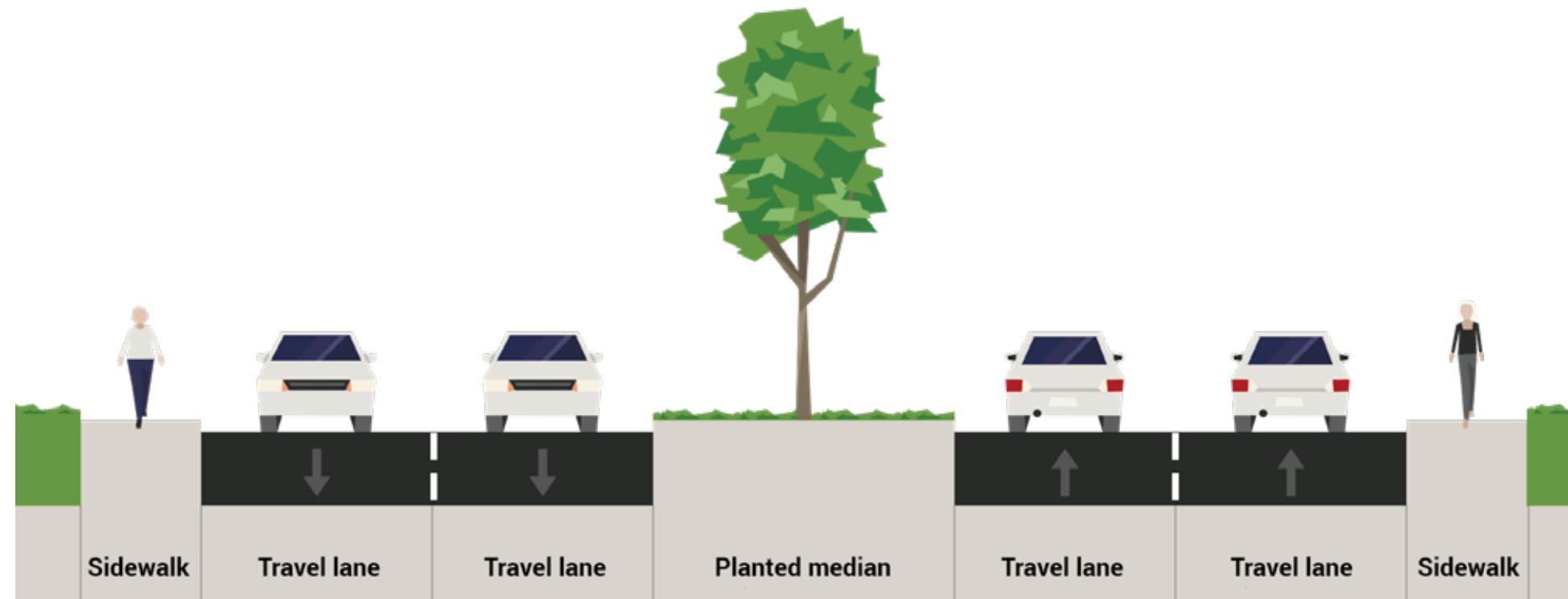
Las mejoras a corto plazo se espera que reduzcan el riesgo de choque de peatones a la mitad y reducir significativamente exceso de velocidad de alto riesgo, que es un factor que contribuye a lesiones graves de choques en Austin. La rotonda en Teri Road se espera que reduzca accidentes por lesiones en un 73% según análisis de choques por la Administración Federal de carreteras.

Análisis de colisiones del la Ciudad de Austin Vision Zero Programa para el período Julio de 2016 - junio de 2021.

CAMBIOS PROPUESTOS

SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD | DESDE ST. ELMO ROAD HASTA PARQUE ONION CREEK

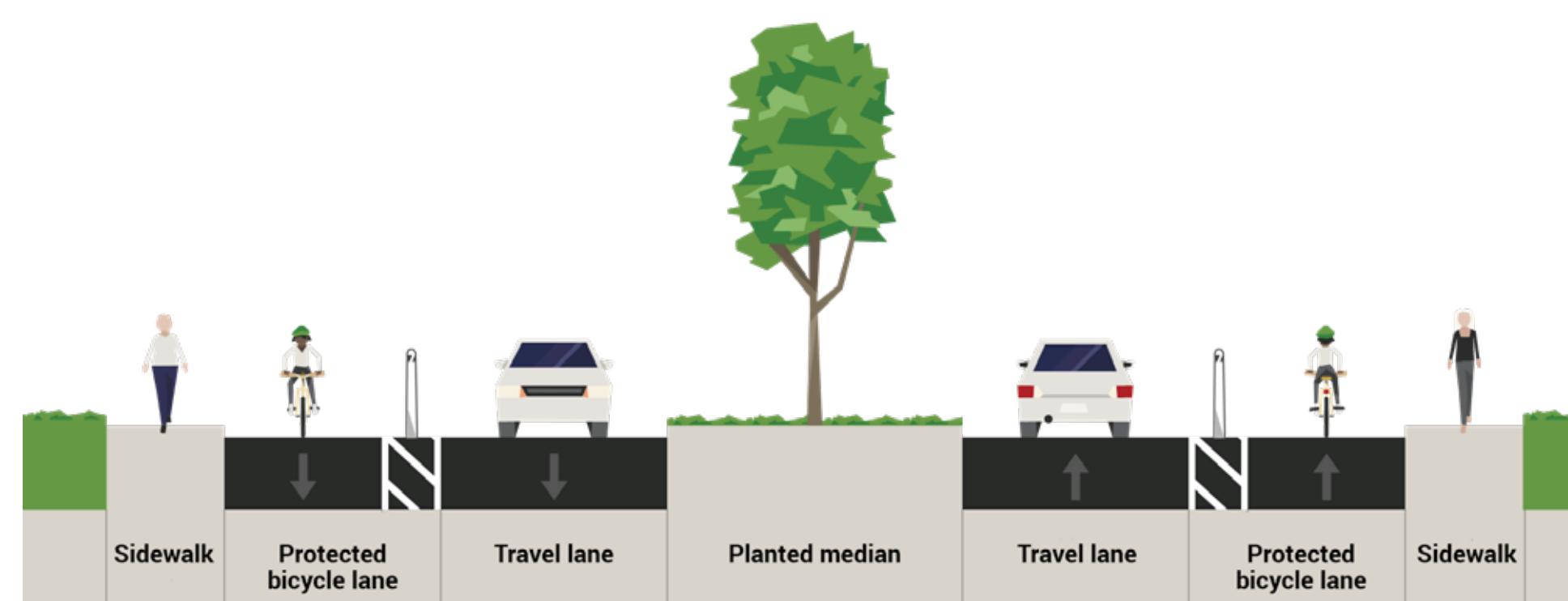
CORTE TRANSVERSAL EXISTENTE (MEDIA CUADRA)



Vista de South Pleasant Valley Road mirando hacia el norte

South Pleasant Valley Road desde St. Elmo Road hasta Parque Onion Creek es actualmente dos carriles generales en cada dirección sin carriles de bicicletas. Tiene un andén central con bolsillos de giro a la izquierda y secciones de banquetas adyacentes al bordillo.

CORTE TRANSVERSAL PROPUESTO (MEDIA CUADRA)



Ejemplo de ciclovías protegidas en Grove Boulevard

Esta propuesta a corto plazo reconfigura las secciones de la mitad de la cuadra (lejos de las intersecciones) a un carril general en cada dirección con un andén central y bolsillos de giro a la izquierda. Esto permite que los pasos de peatones sean más cortos, seguros y frecuentes, así como carriles para bicicletas protegidos que ofrecen una mayor comodidad y seguridad para las personas que caminan y andan en bicicleta por la calle. También se espera que reduzca significativamente el exceso de velocidad de alto riesgo, así como los accidentes generales a lo largo del corredor.

SEÑALES DE TRÁFICO Y PREOCUPACIÓN POR LA CONGESTIÓN



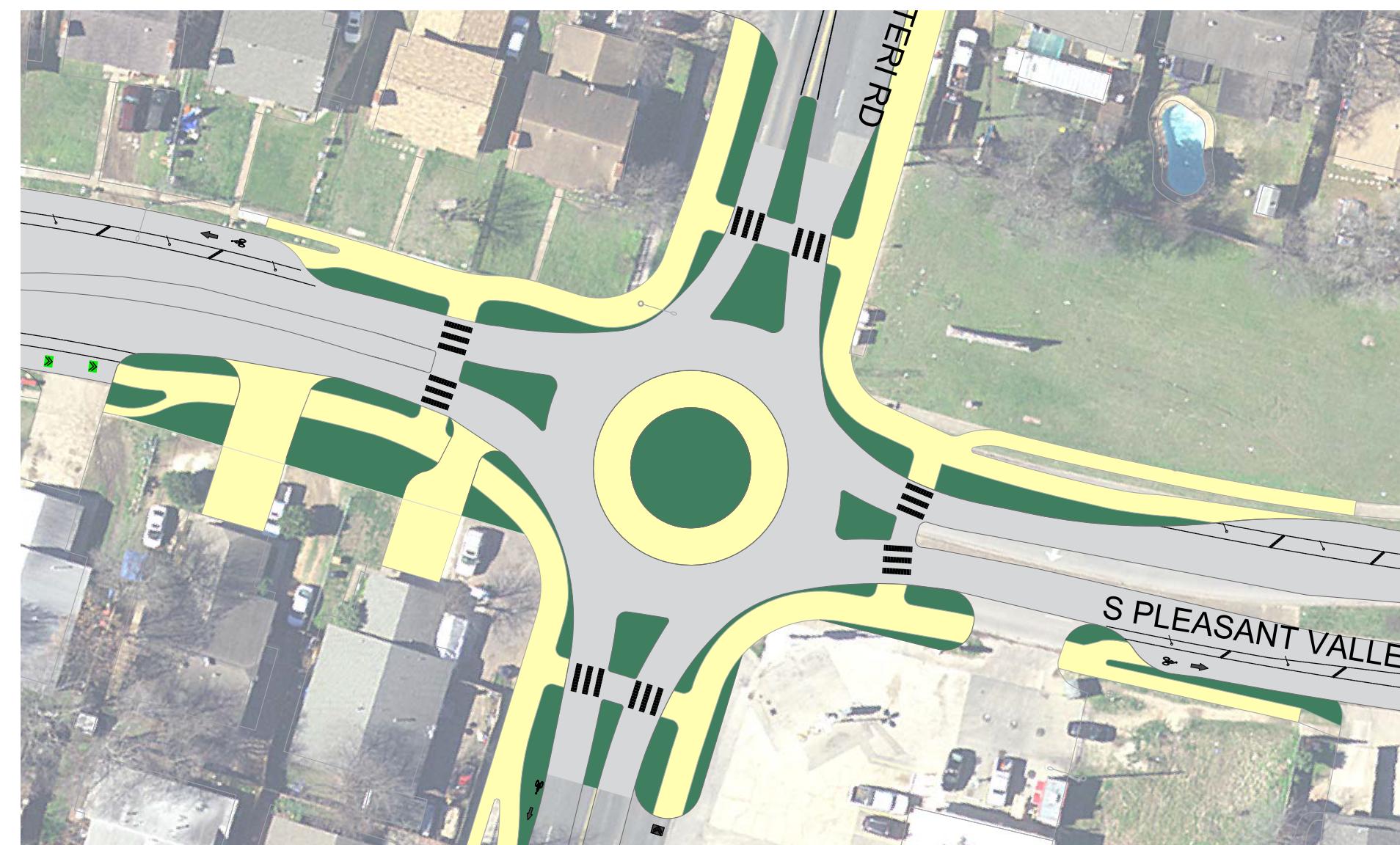
En general, las intersecciones señalizadas son los puntos donde se produce el retraso del vehículo de motor. Este proyecto propone reconfigurar South Pleasant Valley Road hacia un carril general en cada dirección entre St. Elmo Road y Onion Creek Park mientras manteniendo todos los carriles existentes en las principales intersecciones de Stassney Ln, Palo Blanco Ln, Nuckols Crossing Rd y agregando un carril a William Cannon Dr.

Al analizar y mantener cuidadosamente las operaciones en estas intersecciones, es posible reducir el número de carriles a mitad de la cuadra de South Pleasant Valley Road en esta sección sin aumentar la demora del tráfico vehicular. La reducción de carriles a la mitad de la cuadra proporciona espacio para mejorar la seguridad y comodidad para las personas cruzando la calle, caminando o andando en bicicleta por las ciclovías.

Consulte el siguiente poster para más información sobre el diseño preliminar propuesto de las intersecciones, incluido dónde se ubiquen los carriles adicionales.

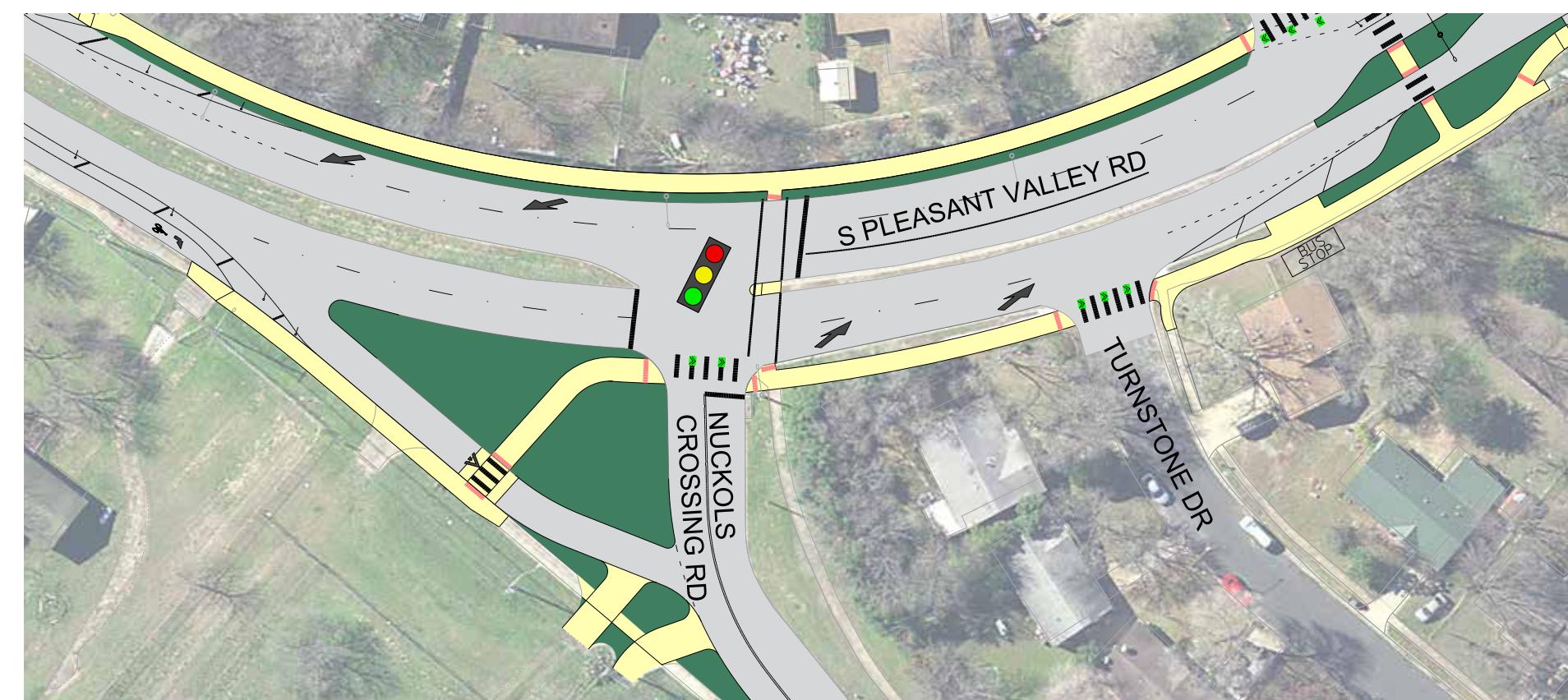
INTERSECCIONES

SOUTH PLEASANT VALLEY ROAD FROM ST. ELMO ROAD TO ONION CREEK PARK



South Pleasant Valley Road / Teri Road

Como parte del Proyecto Teri Road, se planea reemplazar la parada de cuatro vías existente con dos carriles en cada dirección por una rotonda con accesos de un solo carril. Esta rotonda, similar a la rotonda ubicada en St. Elmo Road, reducirá las demoras de vehículos motorizados y autobuses en la intersección y mejorará los cruces de peatones, incluidos los cruces para niños que caminan hacia la Escuela Primaria Rodríguez. Antes de la construcción de la rotonda, se mantendrán dos carriles en cada dirección en la señal de alto existente. Rotonda que se construirá en verano de 2022



South Pleasant Valley Road / Nuckols Crossing Road

En Nuckols Crossing Road, se propone modificar el carril de acceso hacia el norte existente para mejorar la seguridad. Esto se identificó como una mejora deseada en el Informe de Rutas Seguras a la Infraestructura Escolar para el Distrito 2. Se propone que todos los carriles existentes en la intersección se mantengan para retener la capacidad existente de vehículos motorizados y se agreguen caminos de uso compartido para proporcionar instalaciones para bicicletas protegidas continuas.



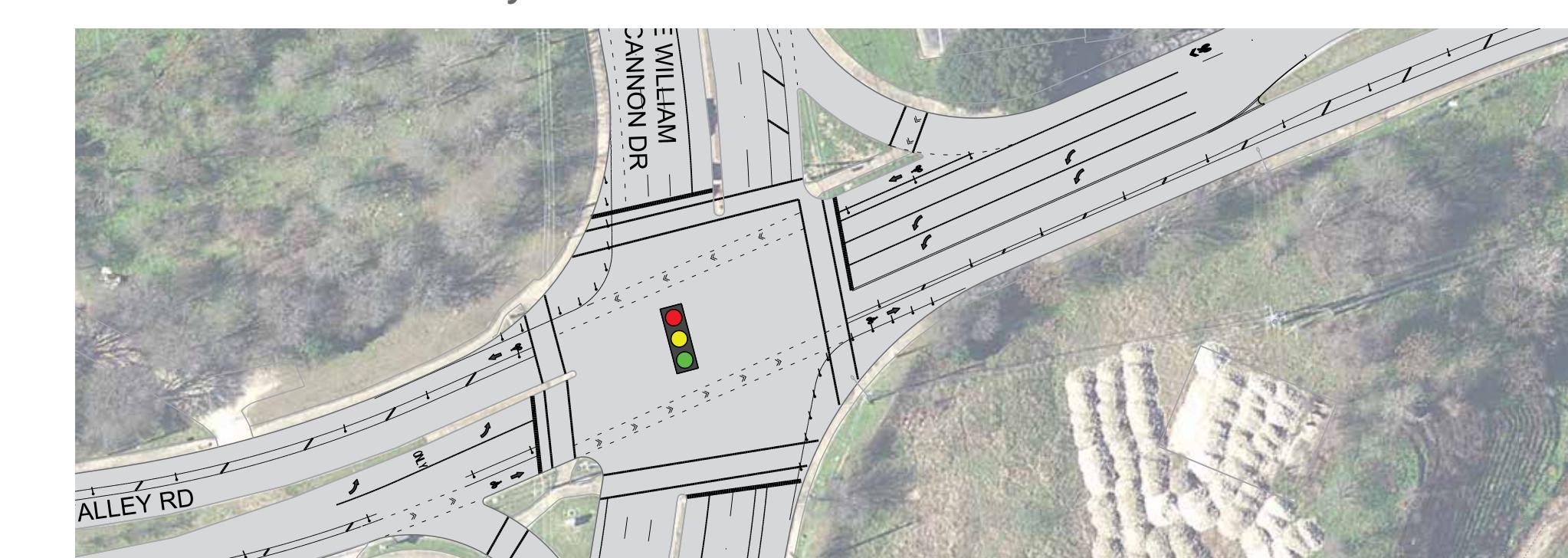
South Pleasant Valley Road / Stassney Lane

En Stassney Lane, se propone que se mantengan los carriles existentes en la intersección para retener la capacidad actual de los vehículos motorizados y se agreguen caminos de uso compartido para separar aún más a las personas que caminan, andan en bicicleta y conducen.



South Pleasant Valley Road / Palo Blanco

En Palo Blanco Lane, se mantienen los cinco carriles en South Pleasant Valley Road y se agregarán caminos de uso compartido para separar aún más a las personas que caminan, andan en bicicleta y conducen.

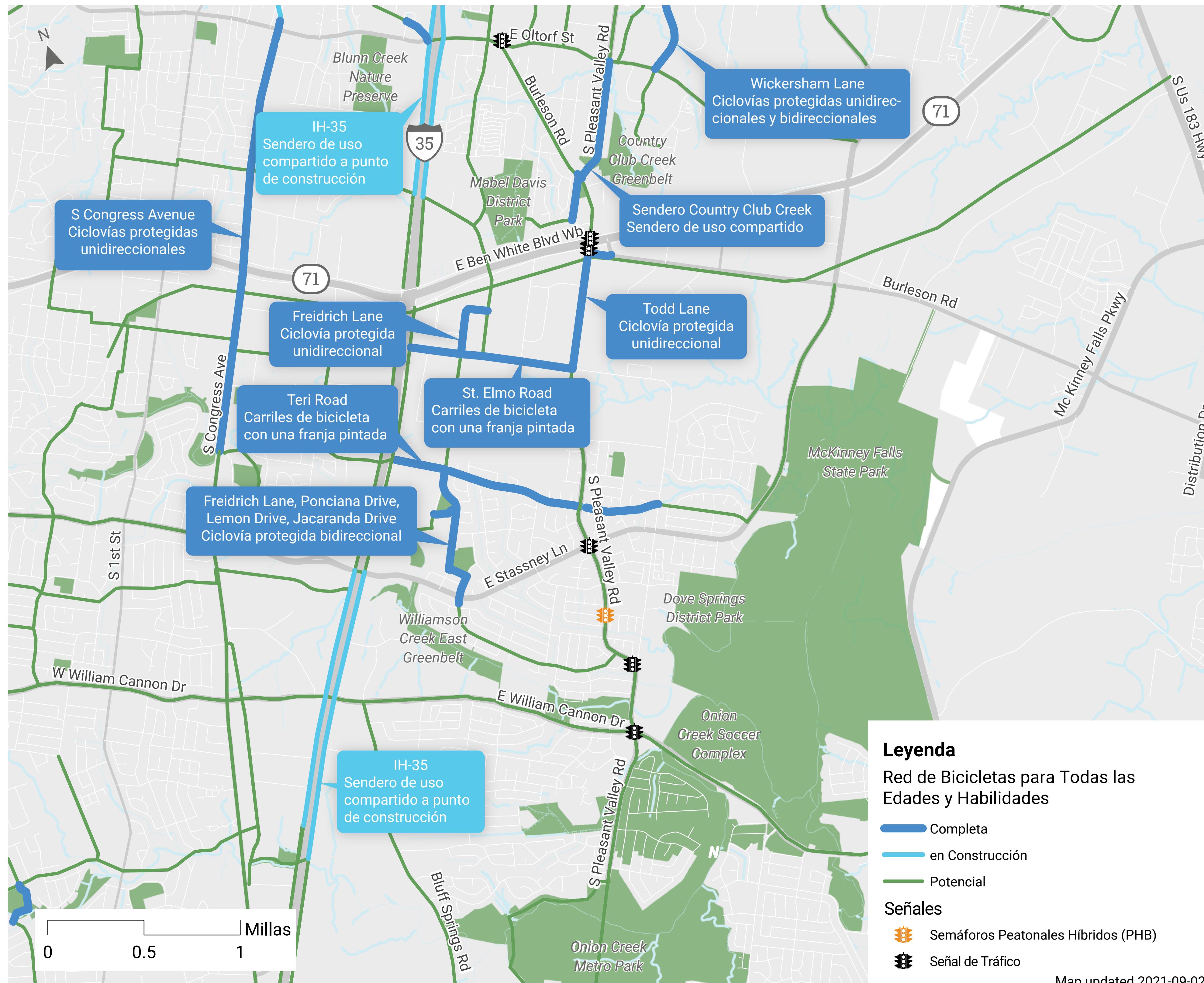


South Pleasant Valley Road / William Cannon Drive

En William Cannon Drive, se agregará un segundo carril de giro a la izquierda en S. Pleasant Valley Road hasta William Cannon en dirección este para mejorar la capacidad de los vehículos motorizados y las operaciones de tránsito futuras. Las personas que andan en bicicleta subirán a la acera hasta que se construyan las mejoras planificadas por el Programa de Construcción del Corredor, incluido un camino de uso compartido y carriles adicionales para vehículos motorizados. austintexas.gov/WilliamCannon

HACIENDO CONEXIONES EN BICICLETA

[La Red de Bicicletas de Todas las Edades y Habilidades](#) de Austin fue adoptada por el Ayuntamiento a través del Plan de Bicicletas de Austin y el Plan de Senderos Urbanos en 2014, y el recientemente actualizada Plan Estratégico de Movilidad de Austin (ASMP). Para permitir que las personas de todas las edades y habilidades pueden elegir andar en bicicleta en South Pleasant Valley Road, entre St. Elmo Road y Onion Creek Park, [el ASMP recomienda ciclovías protegidos](#).



A pesar de los desafíos [como el calor del verano y nuestras queridas colinas], el sistema de bicicletas de Austin sigue siendo una herramienta importante para ayudar a nuestra comunidad a alcanzar sus metas de movilidad.

La red de bicicletas ayuda a aliviar la demanda en nuestras calles, sacando coches y aliviando la congestión. Andar en bicicleta brinda a las personas opciones de movilidad confiables y también proporciona un lugar seguro para que operen los nuevos monopatines eléctricos y otros dispositivos de micromovilidad de baja velocidad. Como una forma activa de transporte, respalda una mayor salud pública al tiempo que respalda nuestro medio ambiente y nos ayuda a conectarnos con el aire libre y nuestros espacios públicos.

Es importante que creemos y apoyemos un sistema de bicicleta seguro que sirva a las personas de todas las edades y habilidades.

- Plan Estratégico de Movilidad de Austin

