



# TRANSCRIPCIÓN DEL CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

## PROYECTO DE MEJORAS EN LA SEGURIDAD PARA LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA SIP

**CIUDAD DE JERSEY CITY, CONDADO HUDSON, NJ**



WSP USA  
JULIO DE 2021



## DIAPPOSITIVA 1 – TÍTULO DE LA DIAPOSITIVA

Bienvenidos a la presentación del proyecto de Mejoras de Seguridad en la Intersección de la Avenida Sip. Este proyecto propone mejoras de seguridad a lo largo del corredor de la avenida Sip, el cual está compuesto de zonas comerciales, residenciales e industriales. Esta presentación repasará los límites del proyecto, los problemas de seguridad existentes que se han identificado a lo largo del corredor y las mejoras que se proponen como parte de este proyecto.

## DIAPPOSITIVA 2 – PATROCINADOR DEL PROYECTO Y FONDOS

[de NJTPA]

## DIAPPOSITIVA 3 – PROPÓSITO Y NECESIDAD DEL PROYECTO

El objetivo del proyecto es mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública, incluidos los peatones, los ciclistas y los automovilistas, y mejorar el funcionamiento general del tráfico para satisfacer las necesidades de seguridad. El programa de seguridad local de la NJTPA incluye a Sip Avenue como un corredor de alta prioridad. El proyecto de Sip Avenue fue seleccionado en base a los datos de choques. El corredor ocupó el puesto 16 en la ciudad de Jersey City en cuanto a la seguridad de los peatones.

## DIAPPOSITIVA 4 – CONDICIONES ACTUALES

La Avenida Sip es una vía arterial menor con una velocidad de 25 mph. Conecta el lado occidental de Jersey City, empezando por la Ruta 1 y 9, con el barrio oriental de Journal Square, terminando en la Avenida Summit. Sip Avenue tiene un solo carril de circulación por sentido, y se puede estacionar en ambos lados de la calle. La carretera tiene un volumen de tráfico elevado, del orden de 12.500 vehículos al día. El corredor tiene una señalización y marcas viales deficientes. La visibilidad en los pasos peatonales entre los conductores y los peatones es escasa y la mayoría de las rampas de las aceras son deficientes y no cumplen los requisitos actuales de la ADA. Además, la Avenida Sip no ofrece ningún alojamiento en la calle para los usuarios de bicicletas.



## DIAPPOSITIVA 5 – DATOS SOBRE COLISIONES

Entre el 2015 y el 2019, se registraron 112 choques a lo largo del corredor con más del 27% de los choques que resultaron en lesiones. la mayoría de los choques consistieron en choques por la parte trasera, por el costado y en ángulo recto, y se atribuyeron a vehículos que giraban a la derecha o a la izquierda, que los seguían demasiado de cerca en condiciones de desaceleración o de detención. los datos que se muestran aquí proceden de la base de datos del NJDOT. los choques están agrupados y codificados por color para mostrar fácilmente las áreas donde hay muchos choques, como la avenida Freeman al oeste. otros lugares de alta colisión incluyen varias intersecciones no señalizadas entre West Side Avenue y JFK boulevard. en esta zona también se produjeron 11 colisiones con peatones y una con ciclistas.

## DIAPPOSITIVA 6 – LINEAMIENTOS DE DISEÑO

Las siguientes directrices se utilizarán en el desarrollo de las diversas mejoras de diseño y seguridad para este proyecto.

Las mejoras en las carreteras se diseñarán de acuerdo con las directrices de diseño del NJDOT y la AASHTO.

las rampas de acera y las aceras se diseñarán para cumplir las directrices actuales de la ADA.

El MUTCD proporciona las principales directrices de diseño para todos los dispositivos de control del tráfico que regulan, advierten o dirigen el tráfico en las vías públicas.

La guía de diseño de carriles urbanos para bicicletas de la NACTO y la guía de diseño de calles completas de Nueva Jersey se utilizarán para introducir elementos de diseño que promuevan un acceso seguro y fácil a la avenida sip para todos los usuarios: peatones, bicicletas y vehículos.

## DIAPPOSITIVA 7 – LÍMITES DEL PROYECTO

Los límites del proyecto comienzan al Este de la ruta 1 y 9 y terminan en la calle Van Reypen, al Oeste de la avenida Bergen.

El corredor incluye 13 intersecciones a lo largo de la Avenida Sip, 4 de las cuales están señalizadas.

La intersección de Sip y JFK boulevard está siendo mejorada bajo un contrato separado dirigido por el condado de Hudson, por lo que esta intersección no está incluida en el proyecto de la Avenida Sip.

## DIAPPOSITIVA 8 – PLAN CONCEPTUAL (DIAPPOSITIVAS 1 DE 2)

Se ha desarrollado un plan conceptual para el corredor que implica una serie de mejoras de seguridad y operativas.

Las mejoras de seguridad incluyen las contramedidas de seguridad de la FHWA, como las placas traseras de los semáforos, los cambios de tiempo de los semáforos en amarillo y la mejora de la señalización.



Se llevarán a cabo trabajos de fresado y repavimentación en los límites del proyecto a lo largo de la Avenida Sip y se instalarán nuevas marcas en el pavimento, incluyendo marcas de carriles compartidos en los pasos peatonales de alta visibilidad. También se actualizará la señalización obsoleta según las normas más recientes.

Se evaluarán las aceras y los bordes de acera y se repararán las zonas en mal estado. Cuando sea necesario, se añadirán extensiones de bordillo para ayudar a los peatones a circular con seguridad por las intersecciones. Se instalarán nuevas rampas en los bordes de las aceras que cumplan los requisitos de la ADA. La modernización de los semáforos incluirá nuevos pulsadores y señales de cuenta regresiva para los peatones. Además, el equipo buscará oportunidades para proporcionar infraestructura verde dentro de los límites de las aceras actuales y las extensiones de borde de acera propuestas.

Se evaluarán las condiciones de estacionamiento existentes a lo largo del corredor para mejorar el acceso y la seguridad de los usuarios manteniendo la misma capacidad.

## DIAPPOSITIVA 9 – PLAN CONCEPTUAL (DIAPPOSITIVA 2 DE 2)

Además, todas las intersecciones señalizadas serán evaluadas para posibles cambios de tiempo y se añadirán placas traseras con láminas retrorreflectantes a todas las cabezas de las señales. Se instalará una nueva señal en la intersección de Van Wagenen y se propone un sistema de balizas rápidas rectangulares en la intersección de Garrison. Se evaluará la parada de transporte público existente para mejorar la accesibilidad y se construirán accesos para autobuses cuando sea necesario.

Por último, el equipo del proyecto examinará las condiciones de iluminación existentes a lo largo de la avenida Sip para determinar su existencia y los tramos que necesitan mejoras. Para más información, consulte el sitio web del proyecto.

## DIAPPOSITIVA 10 – ELEMENTOS DE DISEÑO DEL PROYECTO

Las siguientes diapositivas repasan algunos de los elementos de diseño que comienzan a introducirse en la avenida Sip. Veremos con más detalle los siguientes:

- Señalización de carriles compartidos y cómo pueden mejorar la experiencia de los ciclistas al circular por la Avenida Sip.
- Extensiones de bordes de acera, y cómo el proporcionarlas en varias intersecciones mejorará la seguridad general de los peatones que utilizan la zona peatonal.
- Acceso de autobuses y cómo pueden mejorar las operaciones de los autobuses a lo largo del corredor.
- Balizas rectangulares de intermitencia rápida para informar a los conductores sobre peatones que entran en los próximos pasos peatonales.

Y, por último, discutiremos cómo este proyecto buscará incorporar infraestructura verde para mejorar las condiciones generales de drenaje en la Avenida Sip, así como proporcionar una forma de embellecer los barrios.

## DIPOSITIVA 11 – SEÑALAMIENTO DE CARRIL COMPARTIDO (DIPOSITIVA 1 DE 2)

El ancho de los carriles de circulación actuales y la posibilidad de estacionar en la avenida Sip no permiten construir carriles convencionales para bicicletas.

En lugar de carriles exclusivos para bicicletas, se proponen marcas de carril compartido, también conocidas como "Sharrows", a lo largo de toda la calzada.

Los 'sharrows' son marcas en el pavimento que ayudan a crear un entorno más seguro para los ciclistas al alertar a los conductores de automóviles de la presencia de ciclistas en la calzada. Indican a todos los usuarios de la vía que los carriles de circulación son compartidos por bicicletas y vehículos.

## DIPOSITIVA 12 – SEÑALAMIENTO DE CARRIL COMPARTIDO (DIPOSITIVA 2 DE 2)

Este es un ejemplo de sharrows que se está utilizando a lo largo de la Avenida Sip.

La Avenida Sip tiene una anchura de 40', que es suficiente para dos carriles de circulación de 12' y dos carriles de estacionamiento de 8', pero no es suficiente para proporcionar un carril convencional para bicicletas. La alternativa es colocar líneas de seguridad 'sharrows'.

## DIPOSITIVA 13 – EXTENSIONES DEL BORDILLO (DE LA ACERA) (DIPOSITIVA 1 DE 2)

Las extensiones de los bordillos estrechan físicamente la calzada en las intersecciones por las que cruzan los peatones.

Suelen aplicarse en calzadas con estacionamiento en la calle, siendo la extensión de la acera generalmente un pie o dos más estrecha que el carril de estacionamiento.

Esto hace que los peatones sean más visibles para los vehículos que se acercan y también acorta la longitud total de los pasos peatonales.

La reducción de la anchura de la calzada en las intersecciones también fomenta la reducción de la velocidad de circulación, lo que hace que las extensiones de los bordillos sean una medida eficaz para calmar el tráfico.



## DIAPPOSITIVA 14 – EXTENSIONES DEL BORDILLO (DE LA ACERA) (DIAPPOSITIVA 2 DE 2)

La intersección de la Avenida Sip y Romaine es un lugar típico donde las extensiones de bordillo serán efectivas. La anchura de la calzada existente en los pasos peatonales es de 36'. Añadir extensiones de bordillo de 6' a cada lado de la calle reducirá la distancia de cruce a 24' y trasladará a los peatones que esperan para cruzar la calle a un lugar más visible frente a los vehículos estacionados.

Las extensiones del bordillo propuestas para la Avenida Sip no tendrán ningún impacto en el estacionamiento legal.

## DIAPPOSITIVA 15 – BOMBILLA O FRONTERA DE AUTOBÚS (DIAPPOSITIVA 1 DE 2)

Las bombillas para autobuses son un ensanchamiento de la acera a lo largo de una parada de autobuses. Alinean la parada de autobuses con el carril de estacionamiento, lo que permite a los autobuses subir a los pasajeros sin entrar y salir del carril de circulación. Esto mejora el funcionamiento de los autobuses y reduce el tiempo de permanencia de los vehículos de tránsito.

Las bombillas para autobuses también reducen la longitud de las paradas al eliminar el espacio de transición necesario para que los autobuses se incorporen al tráfico. Esto crea más espacio para el estacionamiento en la calle y el espacio adicional de la acera se puede utilizar para servicios tales como paradas con techo e infraestructura verde.

## DIAPPOSITIVA 16 – BOMBILLA O FRONTERA DE AUTOBUSES (DIAPPOSITIVA 2 DE 2)

Esta es la intersección de la Avenida Sip y Van Wagenen. Actualmente, la única parada de autobuses que da servicio a este lugar está situada en la esquina noreste de la intersección, frente a la entrada activa del Aqui Market.

Parte del proceso del diseño incluye el examen de las paradas de autobús existentes a lo largo de la Avenida Sip y la identificación de posibles mejoras en su accesibilidad y funcionamiento.

En esta intersección, la parada de autobuses se reubicará en el lado más alejado de la intersección y lejos de la entrada de la tienda de comestibles y también para permitir la instalación de una bombilla para autobuses sin afectar a la entrada [al local].

Además, la actual parada de autobuses situada en la esquina suroeste de Romaine (que es la siguiente calle al este de Van Wagenen) se reubicará en la esquina sureste de Van Wagenen.

## DIPOSITIVA 17 – NUEVA SEÑAL DE TRÁNSITO PROPUESTA – AVENIDA VAN WAGENEN

Se propone una nueva señal de tránsito en la intersección de Van Wagenen, cerca de la ubicación del supermercado. Se está considerando esta señal debido a la experiencia de choques, incluyendo incidentes con peatones a lo largo del corredor, así como las condiciones de flujo de tráfico.

El nuevo semáforo proporcionará un lugar de cruce más seguro para los peatones, permitirá que haya espacios en el tráfico en las intersecciones no señalizadas y permitirá el giro de los vehículos desde las calles laterales.

El semáforo incluirá señales peatonales, botones y detección de video de calles laterales para mejorar las operaciones del tránsito.

## DIPOSITIVA 18 – BALIZA RECTANGULAR DE INTERMITENCIA RÁPIDA (RRFB) (DIPOSITIVA 1 DE 2)

Una Baliza Rectangular de Intermitencia Rápida es un LED accionado por el usuario que, cuando se utiliza con otras señales de advertencia en intersecciones no señalizadas, aumenta los índices de cesión de los conductores. Las RRFB son activadas por los peatones al presionar un botón antes de entrar al paso peatonal. El sistema utiliza un patrón de parpadeo irregular similar al de las luces de emergencia de los vehículos policiales, lo que provoca una mayor respuesta de los conductores que otros métodos tradicionales.

## DIPOSITIVA 19 – BALIZA RECTANGULAR DE INTERMITENCIA RÁPIDA (RRFB) (DIPOSITIVA 2 DE 2)

La intersección de Sip y Garrison tiene un alto tráfico peatonal y es una ubicación ideal para una baliza rectangular de intermitencia rápida. Actualmente, los vehículos que se acercan a la intersección desde el este viajan a altas velocidades y se mueven cuesta abajo. Esto hace que cruzar la Avenida Sip sea especialmente difícil para los peatones, ya que es poco probable que los vehículos los vean y les cedan el paso a tiempo. En combinación con las extensiones de los bordillos, las balizas rectangulares de destello rápido en esta intersección proporcionarán una amplia advertencia a los conductores que se aproximan de que los peatones están a punto de entrar a los pasos peatonales. Con la mejora de la visibilidad de los peatones y el aviso previo, los conductores tendrán más tiempo para ceder el paso y permitir un cruce seguro.

## DIPOSITIVA 20 – INFRAESTRUCTURA VERDE

La infraestructura verde es un enfoque rentable para la gestión de las aguas pluviales que proporciona muchos beneficios a la comunidad. Existen diferentes tipos de infraestructuras verdes; uno de los tipos que se están considerando para este proyecto es el uso de jardineras para aguas pluviales en zonas específicas a lo largo de la Avenida Sip.



Las jardineras de aguas pluviales son estructuras con vegetación que proporcionan almacenamiento de aguas pluviales, controlan la cantidad e infiltración de la escorrentía de aguas pluviales. Estos sistemas suelen situarse cerca de las fuentes de escorrentía en lugares residenciales, comerciales e industriales. El principal mecanismo de tratamiento consiste en reducir los caudales máximos de las aguas pluviales almacenándolas antes de que entren en el sistema de alcantarillado.

Este tipo de infraestructura verde es ideal para entornos urbanos con espacio limitado y sirve tanto de herramienta de gestión de las aguas pluviales como de elemento de embellecimiento de las calles.

## DIAPPOSITIVA 21 – CALENDARIO DEL PROYECTO

Esta fase del proyecto incluye la recopilación de información de la comunidad para avanzar en el diseño. Una vez que se reciban las aportaciones del público, se avanzará en el diseño y se espera que esté terminado a finales del 2023 y que la construcción comience a mediados del 2024.

## DIAPPOSITIVA 22 – LOS SIGUIENTES PASOS

Este proyecto se está llevando a cabo en beneficio de su comunidad utilizando el dinero de sus impuestos federales y le animamos a que participe aportando sus comentarios. Las preguntas y los comentarios pueden publicarse en línea o pueden asistir a nuestra sesión virtual de preguntas y respuestas programada para <TBD> en la que se abordarán las preguntas/comentarios.

## DIAPPOSITIVA 23 – GRACIAS

Gracias por su tiempo.