

## MINUTOS DE ENCUENTRO DEL Centro de Información Pública – 9 de febrero de 2021

NJTPA FY 2016-17 Programa de Asistencia de Ingeniería de Seguridad Local  
Contrato A: Proyecto 3 – Bulevar Marin  
Jersey City  
NJX-2017650

**FECHA PREPARADA:** 12 de febrero, 2021

**UBICACION:** Reunión Virtual GoToMeeting

### ASISTENTES:

Representantes del Equipo del Proyecto:

Andrew Vischio Director de Ingeniería de Tráfico / Transporte – Jersey City

Christine Mittman North Jersey Transportation Planning Authority (NJTPA)

Bernie Boerchers Greenman-Pedersen, Inc. (GPI)

Christopher Marra Greenman-Pedersen, Inc. (GPI)

Todos los demás asistentes aparecen en la hoja de inicio de sesión adjunta.

**FINALIDAD:** Presentar el plan conceptual a residentes, empresas, grupos comunitarios y todas las partes interesadas afectadas y solicitar sus comentarios y/o inquietudes.

### Discusión:

Una presentación en PowerPoint del proyecto Marin Boulevard fue llevada a cabo por el personal de GPI. El siguiente es un resumen de las preguntas y comentarios proporcionados por los asistentes, así como las respuestas del equipo del proyecto y cualquier discusión adicional proporcionada a continuación en cursiva:

1. Diane Kaese (a todo el mundo): 6:17 PM: ¿Incluye esto el nuevo diseño para la tierra ahora ocupada por Shoprite, BJ's, Bed Bath & Beyond y their estacionamientos?

*El Sr. Boerchers declaró que el proyecto se centra en los límites de la carretera y la acera a lo largo de Marin Boulevard y no abordará cuestiones más allá de la ROW existente. Añadió que los cambios en los puntos de acceso de los aparcamientos serán considerados en el diseño de las mejoras propuestas y que se realizará una encuesta adicional para actualizar la base de datos para reflejar las condiciones actuales.*

2. Eleana Little (para todos): 6:20 PM: El carril bici Manila Ave no está protegido en absoluto y con frecuencia tiene coches en él. Si está destinado a ser la arteria principal de la bicicleta hacia el sur que debe ser protegido

*El Sr. Vischio declaró que proporcionar un amortiguador para el carril bici existente a lo largo de la avenida Manila no era factible debido a la anchura de la carretera, pero la ciudad está investigando la reubicación del carril bici hacia el lado opuesto de la carretera como una mejora potencial.*

3. Chris Adair (para todos): 6:27 PM: ¡No lo termines ahí! Sigue yendo hacia el norte con ese PBL (en referencia al carril bici protegido a lo largo de Marin Boulevard)

*El Sr. Boerchers señaló que la financiación del proyecto es sólo para las mejoras a lo largo de Marin Boulevard entre Montgomery Street y 6<sup>th</sup> Street.*

4. Kathryn Leonard Moore (para todos): 6:28 PM: Bike Lane debe ser dirigido a girar hacia el este hacia Sixth Street a Washington Blvd para continuar hacia el norte (evitar cruzar el tráfico del túnel Holland)

*La Sra. Moore añadió que el carril bici striping no debe continuar a través de la<sup>6a</sup> intersección de la calle, que dejaría a los ciclistas sin ningún carril o ruta hacia el norte. Boerchers estuvo de acuerdo en que el carril bici debería terminarse en el lado sur de la intersección.*

5. Tony Borelli (a todo el mundo): 6:28 PM: Sí, una de las mejores razones para hacer este proyecto es vincular DTJC con Hoboken. ¿Hay alguna coordinación con el gobierno de la ciudad de Hoboken en la vinculación con esto?

*El Sr. Vischio declaró que ambas ciudades están coordinando la conexión de sus respectivas redes de bicicletas. Añadió que tal conexión está fuera del alcance de este proyecto, sin embargo anticipa que la ciudad seguirá extendiendo el carril bici a lo largo del bulevar Marin hacia el norte en futuros proyectos.*

6. Eleana Little (para todos): 6:28 PM: \*He expresado mi pregunta anterior mal - Sé que PBL no funcionaría en Manila debido a todas las entradas - estaba tratando de animar a buscar en otro lugar para un PBL hacia el sur, así que tenemos ambas direcciones

*El Sr. Boerchers declaró que, lamentablemente, hay pocas oportunidades para proporcionar carriles de bicicletas en la dirección norte/sur. El Sr. Vischio señaló que al este de Washington Street y Green Street actualmente cuenta con carriles de bicicletas en cada dirección.*

7. Patrick Conlon (a todos): 6:29 PM: ¿Las extensiones de la acera serán concretas?

*El Sr. Boerchers declaró que, por lo general, las extensiones de bordillo son concretas, sin embargo, proporcionan áreas para posibles paisajismo o infraestructura verde que podrían ser investigadas.*

8. Kathryn Leonard Moore (para todos): 6:29 PM: Se planea más densidad para el bloque entre la primera y la segunda calle, así como una escuela pública.

*El Sr. Boerchers declaró que las proyecciones de volumen desarrolladas para este proyecto se basaban en datos de población y empleo, así como en el Modelo Regional de Transporte de North Jersey. Recientemente la ciudad había proporcionado mapas de desarrollo actualizados y se determinó que algunos de los desarrollos no fueron contabilizados en el modelo, por lo tanto GPI utilizará esta información para reanalizar el corredor. Debido al alcance y las limitaciones del proyecto, se prevé que los cambios en las mejoras propuestas se limitarán a los ajustes de tiempo de señal y a la coordinación de la señal. El Sr. Vischio agregó que la ciudad puede proporcionar los planes actuales del Departamento de Planificación de la Ciudad de Jersey. El Sr. Boerchers declaró que si hay una escuela en las proximidades de la calle<sup>1</sup> y la calle 2, entonces los tiempos de autorización para peatones se pueden ajustar para velocidades de marcha más lentas.*

9. Kathryn Leonard Moore (para todos): 6:29 PM: ¿Cuál es el plan para el estacionamiento en la calle - que es vital para las empresas de la zona

*Marra identificó las áreas donde se mantiene el estacionamiento en los planes. Señaló que, cuando fuera posible, se mantendrán las áreas de estacionamiento existentes y en ciertos lugares con hombros suficientemente anchos, se podría proporcionar estacionamiento adicional.*

10. Kathryn Leonard Moore (para todos): 6:30 PM: ¿dónde está el estacionamiento en la calle? ¿Se pueden marcar los espacios?

*La Sra. Mittman señaló que las Directrices de Accesibilidad Al Alcance Público (PROWAG) de la Junta de Acceso de los Estados Unidos requerirían proporcionar al menos un espacio de estacionamiento para personas con discapacidades por bloque donde los espacios estén marcados o medidos.*

11. Diane Kaese (para todos): 6:30 PM: Entonces, la respuesta es no, no has mirado el nuevo diseño de la calle para esa sección de tierra. Le sugiero que se ponga en contacto con el Departamento de Planificación para obtener el plan de aprobación del sitio para esa área. (en referencia al desarrollo previsto al este de Marin Boulevard entre la calle<sup>2</sup> y la calle 6)

*El Sr. Boerchers declaró que GPI solicitará planes de cualquier desarrollo propuesto en el área del proyecto desde Jersey City. La Sra. Mittman añadió que sólo se pueden mostrar las condiciones existentes en el momento en que la ciudad está buscando autorización de construcción. El Sr. Boerchers declaró que la encuesta del proyecto se actualizará en Diseño Final para tener en cuenta los cambios que se hayan producido después de que se preparó el mapeo original.*

12. Kathryn Leonard Moore (para todos): 6:31 PM: Incluir bloquear la caja en las intersecciones de Steuben, Morgan, Bay, First y Second

*El Sr. Boerchers declaró que bloquear la firma de cajas y el rayado podrían incorporarse, pero sería si la decisión final de la ciudad.*

13. Michael Rodriguez (a todo el mundo): 6:32 PM: La luz entre Marin Blvd y Grand Street es muy rápida, a veces no hay suficiente tiempo para cruzar la calle. Además, el tiempo de espera entre las luces es largo, por lo que si se pierde la luz de cruce, se puede retrasar un tiempo. ¿Se puede extender la luz de cruce?

*El Sr. Boerchers declaró que, según la edición anterior del MUTCD, los tiempos de paso de peatones se calcularon sobre la base de una velocidad de marcha de 4,0 pies por segundo. El MUTCD actual utiliza una velocidad de marcha de 3,5 pies por segundo, y una velocidad de marcha más lenta de 3,0 pies por segundo se puede utilizar para lugares con mayor uso por parte de niños o ancianos. Agregó que poner los tiempos de señal en conformidad con el MUTCD actual normalmente resulta en tiempos de cruce más largos.*

14. Alexander Mirescu (a todo el mundo): 6:34 PM: Marin Blvd en los últimos años ha visto un aumento en el número de áreas que se inundan. Teniendo en cuenta la visión a largo plazo de este proyecto, desde Marin Blvd hacia el este se encuentra entre algunas de las áreas vulnerables a las inundaciones más vulnerables de la costa este. ¿Está considerando la gestión de aguas pluviales y las medidas de mitigación de inundaciones para Marin?

*El Sr. Mirescu relató otros proyectos dentro del área que implicaron la incorporación de la tecnología de captura de aguas pluviales y declaró que podía proporcionar al equipo del proyecto planes de ejemplo. El Sr. Vischio señaló que se comunicaría con la Oficina de Sostenibilidad de Jersey City para proporcionar orientación adicional sobre la infraestructura verde. La Sra. Mittman añadió que si bien el proyecto es principalmente un proyecto de mejora de la seguridad, la FHWA financiará la infraestructura verde que se está incorporando a los proyectos de seguridad con mayor frecuencia. El equipo del proyecto acordó que la incorporación de infraestructura verde sería investigada para el proyecto Marin Boulevard.*

15. Patrick Conlon (a todo el mundo): 6:34 PM: Tal vez la ciudad puede agregar alguna manera de encontrar señalización para dirigir a los ciclistas a Washington

*El Sr. Boerchers declaró que la señalización de búsqueda de caminos podría incorporarse al proyecto, pero tendría que estar vinculada a la red de ciclo más grande. El Sr. Vischio declaró que la ciudad puede proporcionar orientación desarrollada con el plan maestro de bicicletas. El Sr. Conlon agregó que la firma de wayfinding debe ser agregada a los ciclistas de dirección norte directa hacia la calle 6<sup>hacia</sup> el este que conecta con Washington Street.*

16. Michael Flinck (para todos): 6:34 PM: Cruzo el tráfico del túnel de Holanda todo el tiempo en mi bicicleta, su multa

17. Deirdre (para todos): 6:39 PM: hay una gran cantidad de agrupaciones e inundaciones en muchos PBL's y es un peligro

*El Sr. Boerchers declaró que las mejoras propuestas de repavimentación y clasificación deberían abordar cualquier problema de encharcamiento a lo largo de Marin Boulevard. Añadió que la infraestructura verde también puede ayudar a abordar cualquier problema de drenaje existente.*

18. Robert Gordon (para todos): 6:42 PM: Solo me uní en el último par de minutos y esto puede haber sido abordado, pero mi principal preocupación es la situación de estacionamiento cerca de Sussex St. Esa intersección con Marin es un gran peligro para la seguridad. El estacionamiento debe ser trasladado al lado oriental de Marin junto al campo de San Pedro.
- El Sr. Vischio declaró que esta cuestión está fuera de los límites de este proyecto, pero la ciudad es consciente de la cuestión y está trabajando para abordarlo.*
19. Gary Murphy (a todo el mundo): 6:43 PM: Unido un poco tarde... lo siento si esto ya fue abordado. ¿Hay un plan para una señal de tráfico en Mercer o Wayne St.? Vivo en esta área inmediata y con frecuencia veo personas corriendo en su peligro para cruzar Marin. No hay lugar seguro para cruzar entre Montgomery y Columbus
- El Sr. Boerchers declaró que es necesario cumplir ciertas órdenes para que se instale una señal de tráfico. Agregó que GPI podría evaluar los volúmenes de tráfico existentes y el historial de accidentes para ver si una señal está justificada en cualquier intersección. El Sr. Vischio declaró que la construcción de islas de refugio peatonal podría ser investigada. El Sr. Marra añadió que también se podía instalar un faro de parpadeo rápido rectangular (RRFB) en esta ubicación. El Sr. Boerchers también señaló que un sistema de señales HAWK puede ser otra solución en este lugar.*
20. Chris Adair (a todo el mundo): 6:44 PM: ¡Me alegra saber que se habla de conectar los carriles de bicicletas de Jersey City con los carriles de bicicletas de Hoboken!
21. Ryan Williams (a todo el mundo): 6:45 PM: un carril de bicicletas en Thomas Gangemi (6th Street) que conecta PLS en Marin Blvd y Washington Avenue tendría mucho sentido (supongo que la ciudad tendría que hacer eso). Taquí es definitivamente espacio para ello
22. Chris Adair (a todo el mundo): 6:46 PM: ¿Cuál es el material que hará que el carril bici esté protegido? Hay mejores materiales que bolardos de plástico.
- El Sr. Boerchers declaró que actualmente se proponen delineadores flexibles, sin embargo, podrían investigarse otras alternativas. Añadió que la consideración del mantenimiento y la seguridad para los automovilistas también es importante a la hora de elegir un dispositivo para la protección de los carriles bici. El Sr. Vischio afirma que la ciudad normalmente utiliza delineadores flexibles, pero otras opciones podrían ser discutidas después de la reunión.*
23. Chris Lamm (para todos): 6:47 PM: puede la prioridad ser la seguridad y el tiempo de señal optimizado para el cruce de peatones (sin botones de mendigo por favor) y no priorizar el rendimiento máximo del coche
- El Sr. Boerchers declaró que las mejoras propuestas proporcionarían suficiente tiempo de paso para los peatones, así como distancias de cruce más cortas y una mejor visibilidad. Añadió que el enfoque de este proyecto es la seguridad para todos los usuarios de la carretera.*
24. . (a todo el mundo): 6:48 PM: @Kathryn gran llamada re:escuela!
25. Chris Lamm (a todo el mundo): 6:49 PM: lo siento, llegó tarde y si esto ya estaba cubierto. la intersección de Marin/Columbus es aterrador como el infierno para los peatones y un montón de automovilistas furiosos carretera. tenía algunas fallas cercanas mientras caminaba a través de
- El Sr. Boerchers identificó las mejoras propuestas en este lugar, tales como extensiones de bordillo, cruces más cortos, mejoras de señal, y poner el tiempo de peatones en conformidad con el MUTCD actual, lo que debería mejorar la seguridad de los peatones en esta intersección.*

26. La Sra. Kathryn Leonard Moore preguntó si el hombro de 5,5 pies de ancho a lo largo de Marin Boulevard hacia el sur, ya que se acerca a Columbus Drive se utilizaría como un carril de giro a la derecha.
- El Sr. Boerchers declaró que el ancho mínimo del carril sería de 11 pies de ancho y que no hay suficiente espacio para proporcionar un carril de giro a la derecha en esta ubicación.*
27. El Sr. Patrick Conlon preguntó si se podía agregar una fase solo peatonal a la intersección de Marin Boulevard y Columbus Drive.
- El Sr. Boerchers declaró que se investigará una fase peatonal para este lugar.*
28. Tony Borelli (a todo el mundo): 6:49 PM: es decir, muchas personas están estacionar ilegalmente y peligrosamente
- El Sr. Boerchers declaró que la propuesta de extensiones de acera, cuando fuera posible, ayudaba a reducir el estacionamiento ilegal, pero a menudo el problema se basa en la observancia. Añadió que las marcas de pavimento adicionales y la firma pueden ayudar a desalentar el estacionamiento ilegal.*
29. Michael McCarty (para todos): 6:50 PM: no necesitamos almacenamiento gratuito para automóviles cuando la mayoría de los residentes de Jersey City don't propio automóviles. (añadido) un montón de estacionamiento de pago en el vecindario.
- El Sr. Boerchers declaró que las mejoras propuestas tenían por objeto proporcionar mejoras de seguridad a todos los usuarios de las carreteras y que mantener o añadir estacionamiento no eran prioridades del proyecto. Agregó que las áreas de ancho de pavimento adicional se prestan al estacionamiento que no podría ser utilizado para otros fines y señaló que hay negocios a lo largo de Marin Boulevard, como restaurantes, que se benefician de tener estacionamiento en las cercanías.*
30. Diane Kaese (a todo el mundo): 6:51 PM: ¿Se ha eliminado la entrega para el PATH en el lado este de Marin al sur de Stueben St? Si es así, ¿por qué?
- El Sr. Vischio señaló que este lugar de entrega fue eliminado como parte del desarrollo de 90 Columbus. Agregó que se agregó una entrega a lo largo de Columbus Drive después de que se realizó la encuesta original y que el diseño se modificaría para mantener el área de la zona de carga.*
31. Tony Borelli (a todo el mundo): 6:51 PM: Los estudios han demostrado repetidamente que los propietarios de negocios sobreestiman drásticamente el porcentaje de sus clientes que llegan en coche, y por lo tanto sobrevaloran el estacionamiento en la calle.
32. Patrick Conlon (para todos): 6:53 PM: ¿Habrá zonas de carga designadas incorporadas en alguno de los bloques?
- El Sr. Boerchers declaró que las zonas de carga se definen típicamente por la ordenanza de la ciudad y se mantendrían en el diseño propuesto. La Sra. Mittman señaló que muchos de los negocios, edificios de oficinas y torres residenciales tienen zonas de carga u otro acceso en las calles laterales.*
33. Michael Flinck (para todos): 6:54 PM: Creo que actualmente hay una señal de "todo-caminar" en la intersección de Metro Plaza Dr & Marin Blvd. ¿Se mantendrá ese estilo de señal peatonal allí? El Harsimus Cove Assoc (con el que estuve involucrado hace años) luchó por esto.
- El Sr. Vischio señaló que el cronometraje actual en Metro Plaza Drive proporciona un Intervalo de Peatones Líder (LPI). Afirmó que la adición de LPIs a otras intersecciones señalizadas dentro de los límites del proyecto debe ser investigada.*
34. Alexander Mirescu (a todo el mundo): 6:54 PM: Estoy de acuerdo con Tony Borelli. Las empresas locales dependen mucho más del tráfico peatonal y del paso peatonal.

35. Kathryn Leonard Moore (a todo el mundo): 6:55 PM: FYI - hay una "escuela de waldo" privada en el lado sur de Second Street al este de Marin.  
*El Sr. Boerchers declaró que los pasos escolares y los recuentos de peatones en este lugar serían investigados y los tiempos de paso de peatones se ajustarán en consecuencia.*
36. Tony Borelli (para todos): 6:55 PM: las zonas de carga/ lugares de estacionamiento a muy corto plazo son mucho más valiosos para el negocio minorista que el estacionamiento regular en la acera.
37. Michael Flinck (a todo el mundo): 6:56 PM añadido: El "caminar todos" en esa ubicación es crítico porque todo el tráfico está girando a la izquierda o a la derecha, lo que significa que los peatones realmente no pueden cruzar al mismo tiempo que el Metro Plaza Dr luz verde
38. Ryan Williams (a todo el mundo): 7:00 PM: re: re: estacionamiento en la calle, hay muy poco de él en este pasillo hoy, y en Saturday una gran parte de los lugares fueron ocupados por coches nevados que no se había movido en 5d (la nieve era la Manterionday) <https://youtu.be/OccaXy3-oqA> haciendose eco de otros: almacenamiento gratuito de coches a largo plazo en las calles es mala política! Ryan Williams (a todo el mundo): 7:01 PM añadido:(buen caso en ese video por qué n/b carril de bicicletas será muy útil, así 🙏🙏)
39. Michael McCarty (para todos): 7:04 PM: hay designaciones de rutas en bicicleta  
*El Sr. Boerchers señaló que cualquier propuesta de firma de rutas en bicicleta se coordinaría con la ciudad.*
40. Kathryn Leonard Moore (para todos): 7:05 PM: La intersección de la primera calle está perdiendo un drenaje pluvial en la esquina sureste. Pero en todas las otras esquinas tienen drenajes pluviales.  
*El Sr. Boerchers declaró que el drenaje de la carretera y las intersecciones se abordará cuando se preparen los planes de calificación, y si se requieren entradas adicionales, se agregarán.*
41. Michael McCarty (a todo el mundo): 7:09 PM: Si tienes derecho a poseer un coche debes pagar para aparcarlo.
42. Michael Flinck (para todos): 7:11 PM: ¿Podríamos conseguir cajas de bicicletas a la izquierda en Mercer St & Wayne St? Podría ayudar a conectar el carril bici Montgomery St con el carril bici Grove St  
*El Sr. Boerchers preguntó si la ciudad tiene una preferencia con respecto al tipo de caja de bicicletas. El Sr. Vischio aplazó al Sr. Patrick Conlon con respecto a su preferencia ya que es un ciclista de experiencia. El Sr. Patrick Conlon declaró que típicamente dos cajas de bicicleta de escenario son preferidas por los usuarios menos experimentados. Señaló que las cajas de bicicletas normalmente no se utilizan en intersecciones sin signo. El Sr. Vischio declaró que se podían proporcionar marcas de pavimento verde junto al paso de peatones para dirigir a los ciclistas a desmontar y caminar la bicicleta o, si hay suficientes huecos en el tráfico, cruzar.*
43. Karin Vanopoen (a todo el mundo): 7:15 PM: ¿Aparcamiento en esa curva? (refiriéndose a la esquina noreste de Columbus Drive)  
*La Sra. Karin Vanopoen añadió que la alineación curva del carril vehicular hacia el norte y el carril bici a través de la intersección con Columbus Drive podría resultar en vehículos invadiendo el carril de bicicletas. El Sr. Boerchers declaró que el GPI investigaría una realineación del enfoque de Marin Boulevard hacia el norte para abordar esta política. El Sr. Marra añadió que el estilo de marcado de carril de bicicletas a través de la intersección podría mejorarse también.*
44. Michael Flinck (para todos): 7:17 PM: Tenemos un montón de faros peatonales intermitentes en JC
45. Ryan Williams (a todo el mundo): 7:17 PM: hay un RRFB en Newark&5th y Newark&7th

46. Jeff (para todos): 7:17 PM: ¿Alguna vez hemos considerado luces de parada solo para peatones que algunas ciudades como Vancouver usan? Sería una gran mejora con respecto a las balizas intermitentes.  
*El Sr. Boerchers reiteró que se llevaría a cabo un análisis de la orden judicial en Mercer Street y Wayne Street.*
47. Tony Borelli (a todo el mundo): 7:18 PM: también West Side Ave por Lincoln Park (en referencia a las ubicaciones de RRFB dentro de la ciudad)
48. Chris Lamm (para todos): 7:18 PM: las balizas intermitentes se ignoran en gran medida  
*El Sr. Boerchers declaró que los RRF siguen siendo una herramienta de seguridad eficaz cuando una señal no está justificada.*
49. Chris Lamm (a todo el mundo): 7:18 PM: tener un montón alrededor de Journal Square
50. Michael McCarty (a todo el mundo): 7:18 PM: hasta que comiencen a comprar entradas, los conductores ignorarán las balizas intermitentes y los pasos de peatones
51. Michael McCarty (a todo el mundo): 7:19 PM: los bolardos de plástico durarán una semana  
*El Sr. Boerchers reiteró que el GPI trabajará con la ciudad para determinar si existen alternativas efectivas a los delineadores flexibles.*
52. Diane Kaese (a todo el mundo): 7:20 PM: La congestión entre CCD y Mercer hace respaldos todo el camino a Grand Street debido a los giros a la izquierda en CCD y la incapacidad de ir directamente en la intersección CCD / Marin debido a los giros tardíos y la congestión hacia el norte. Cualquier isla en esta área será accidentes esperando a suceder. Una caminata cruzada adicional está garantizada entre Wayne y CCD.  
*El Sr. Boerchers reiteró que el GPI investigará las mejoras alternativas antes mencionadas en este lugar.*
53. Raffi (a todo el mundo): 7:20 PM: Cualquier plan que no se base en hacer cumplir la ley existente (cubiertas de matrículas, tintes ilegales, aceleración imprudente, bloqueo de cajas, etc.) es un desperdicio de dinero
54. Tony Borelli (a todo el mundo): 7:23 PM: Raffi, mientras que la falta de aplicación de esas leyes es un problema, no, los cambios físicos en las calles no son de ninguna manera una pérdida de tiempo o dependen de la aplicación de la ley. Parte del mayor énfasis actual en el rediseño de la calle se produjo precisamente porque los rediseños trabajan independientemente de la aplicación para ralentizar y calmar el tráfico de automóviles y proporcionar refugios para las personas fuera de los coches.
55. Tony Borelli (a todo el mundo): 7:23 PM: rediseño de la calle es "la policía silenciosa"
56. Tony Borelli (a todo el mundo): 7:24 PM: ... hombre, pagado una vez y de servicio 24/7/365
57. Diane Kaese (a todo el mundo): 7:26 PM: Conecte la salida de la estación PATH al paso de peatones en el lado este de CCD hacia el sur. Es la naturaleza humana para continuar recto y es una interfaz de coche peatonal significativa por lo general no es bueno.  
*La Sra. Mittman declaró que agregar un paso de peatones ergonómico en esta ubicación a través de Columbus Drive ayudaría a esta situación.*
58. Gary Murphy (para todos): 7:27 PM: Detener todo el tráfico en Columbus y Marin haría que sea mucho más seguro, y tendría el beneficio de contagio de hacer más fácil (más seguro) cruzar en Wayne.
59. Karin Vanopoen (a todo el mundo): 7:30 PM: Mirando a esa intersección. ¿No van a conducir los coches por el carril bici? Los conductores tienden a permanecer a la derecha.

El Sr. Boerchers reiteró que GPI investigará la realineación de Marin Boulevard a través de Columbus Drive.

60. Ryan Williams (a todo el mundo): 7:35 PM: Sí por favor, LPis 😊!

61. Karin Vanopoen (solo para organizadores): 7:36 PM: ¿Pasará de Columbus a Marin en rojo?

*El Sr. Boerchers declaró que agregar un no turn on rojo en esta ubicación depende de la distancia de visión de intersección disponible. Sobre la base de las mejoras propuestas actuales, la distancia de visión debería estar mejorando, por lo tanto, puede que no sea necesario restringir los giros a la derecha en rojo.*

62. Ollie Oliver (a todo el mundo): 7:50 PM: En cuanto a la preferencia entre cajas de bicicleta monofásicas y 2 fases. Los ciclistas seguros no necesitan las cajas de bicicleta monofásicas, pero las cajas de bicicleta de 2 fases pueden guiar a los ciclistas más nuevos a través de la maniobra más complicada e intuitiva

63. Ryan Williams (a todo el mundo): 7:54 PM: ¿se pueden extender las aceras a la intersección más en Christopher Columbus Drive & Marin Blvd? es una intersección tan grande.

*El Sr. Boerchers señaló que las mejoras propuestas en esta intersección incorporan grandes extensiones de bordillo en la actualidad y también se adaptan a movimientos de torneado de vehículos de diseño más grandes. Agregó que GPI reexaminará la alineación del bulevar Marin a través de la intersección.*

64. . (a todo el mundo): 7:57 PM: ¿Podemos quitar todos los turnos en rojo?

*El Sr. Boerchers declaró que la eliminación de todos los giros en rojo probablemente no es factible debido al impacto perjudicial para las operaciones de tráfico. Añadió que se requiere la justificación para restringir los giros a la derecha en las necesidades rojas.*

65. Jeff (a todo el mundo): 7:57 PM: Sí, HAWK es en lo que estaba pensando, gracias. Parece que se consideran muy eficaces: "Un estudio publicado por la Administración Federal de Carreteras encontró que, después de instalar una baliza HAWK, los accidentes de vehículos/peatones se redujeron en un 69%. [6] Hasta el 97% de los automovilistas cumplen con la baliza HAWK, más alta que el cruce señalizado, o cruces con balizas amarillas parpadeantes. [7] "

66. atmun (a todo el mundo): 7:59 PM: ¿podría mostrar rápidamente la 1a intersección y Marin de nuevo? Me lo perdí.

67. Kathryn Leonard Moore (para todos): 8:02 PM: Carril de giro solo en autobús - ya no se aplica

*El Sr. Vischio señaló que el giro a la izquierda desde Columbus Drive hacia el este hacia Marin Boulevard hacia el norte ya no está restringido a los autobuses solamente. El Sr. Boerchers declaró que los planes se actualizarían para que coincidan con la configuración actual.*

68. Ryan Williams (a todo el mundo): 8:03 PM: ¿cuál es el "5.5' MIN" en el lado derecho de s/b Marin en CCD?

*El Sr. Boerchers declaró que esta zona es un hombro y que no es lo suficientemente amplia para el estacionamiento en la calle. El Sr. Ryan Williams preguntó para qué se utilizaría el hombro de 8 pies de ancho a lo largo de Marin Boulevard hacia el sur, al sur de la intersección con Columbus Drive. El Sr. Boerchers declaró que podría utilizarse para el estacionamiento en la calle, pero que la decisión dependería de la ciudad.*

**Copia:** Asistentes; Archivo

Se cree que este memorándum de registro es un registro preciso de los debates en esta reunión. Si alguno de los asistentes no está de acuerdo con la discusión documentada, comuníquese con Christopher Marra al (908) 236-9001 dentro de los 10 días posteriores a la recepción de los minutos. Si no se reciben comentarios, este memorándum se considerará un registro verdadero y preciso de esta reunión.