

PROGRAMA DE MODERACIÓN DEL TRÁNSITO VECINAL: VECINDARIO NORESTE

Mayo de 2022





Descripción general de las diapositivas

- Antecedentes de moderación del tránsito en el Vecindario Noreste.
- Historial de accidentes
- Cambios en la seguridad de las intersecciones planificados y propuestos.
- Próximos pasos y oportunidad para comentar.



Descripción general de las campañas realizadas

Verano de 2017: El personal de la ciudad se reunió con el vecindario por las inquietudes.

Otoño de 2017: Se completó el estudio de tránsito que muestra las calles del vecindario elegibles.

Invierno de 2018: Se identificaron los límites del vecindario y comienza la petición.

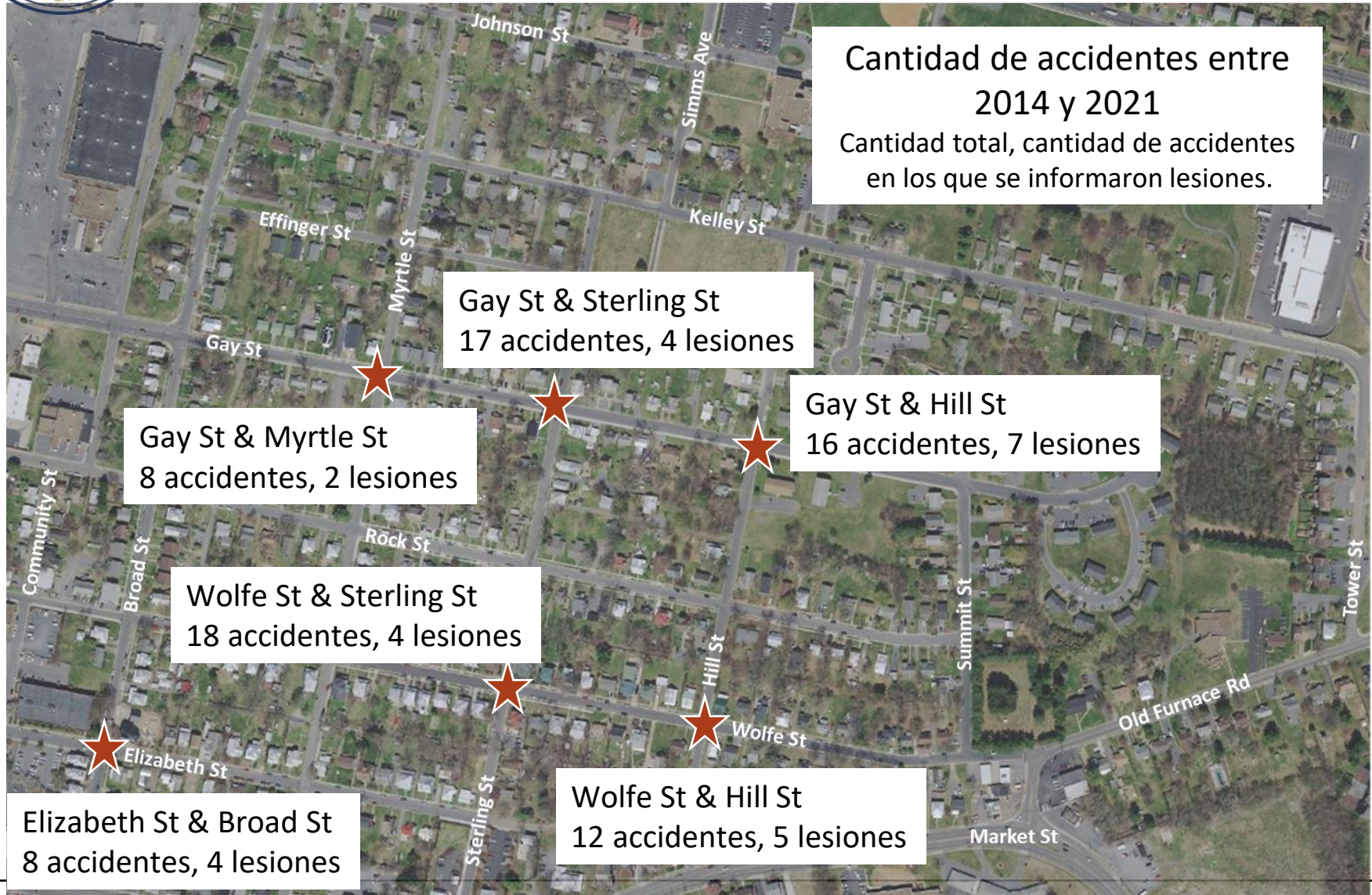
Invierno de 2020: Se completó la petición y el Concejo Municipal inscribió al vecindario.

Verano/Otoño de 2021: Con la campaña del Plan retrasada por la pandemia, Obras Públicas identificó cambios de seguridad en las 3 intersecciones con más cantidad de accidentes, realizó actividades de divulgación pública, coordinó con la Comisión Asesora y de Seguridad del Transporte de Harrisonburg y comenzó a hacer los cambios.

Otoño de 2021: Se completó un nuevo estudio de tránsito (datos disponibles en la última diapositiva).



Intersecciones con cantidades relativamente altas de accidentes





Cambios: Etapa 1

Gay St & Sterling St:

Se agregaron franjas de detención, cruces peatonales, poste de señalización reflectante, restricciones al estacionamiento por períodos cortos.
Completado, excepto las restricciones de estacionamiento, que se completarán pronto.

Reductores de velocidad
Completado

Gay St & Hill St:

Cambio de señales de alto (detendrá el tránsito de la calle Hill), agregado de franjas de detención, agregado de cruce peatonal.
A completar pronto.

Wolfe St & Sterling St:

Agregado de intersección elevada, cruces peatonales, franjas de detención.
A completar en el verano de 2022.



Cambios de seguridad adicionales propuestos

Instalar cruces peatonales en las intersecciones donde ya hay aceras.

Instalar franjas de detención blancas en todas las intersecciones.

Campañas continuas para mejorar la distancia de visión en las intersecciones:

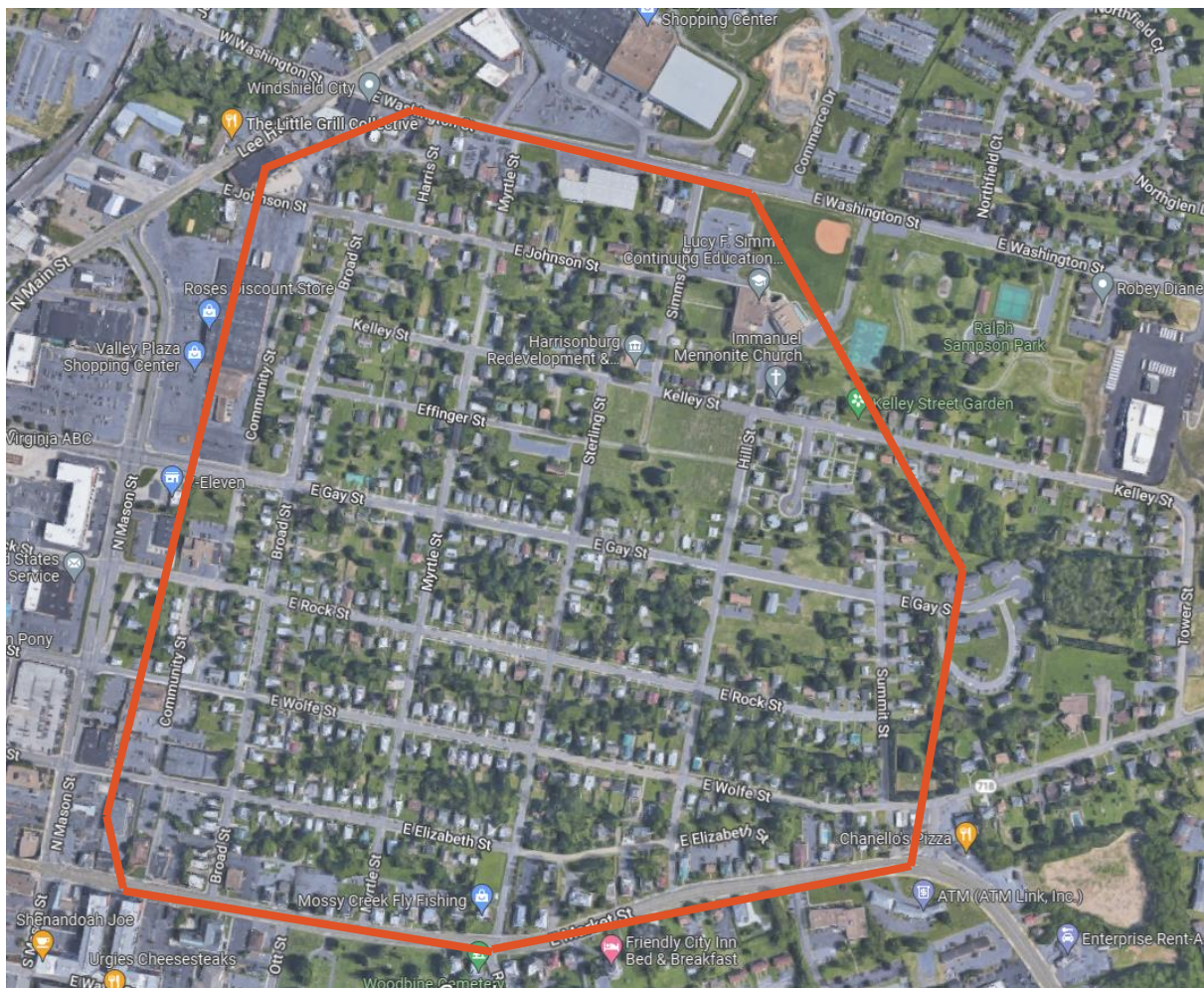
- recorte de la vegetación cuando sea necesario, y
- restricción del estacionamiento cuando sea necesario.



Intersección con franjas de detención blancas y cruces peatonales.



Cambios: Etapa 1 (continuación)



Dentro del área mostrada:

Abordaje de los problemas de distancia visual en las intersecciones donde la vegetación es problemática.

Instalar franjas de detención blancas en todas las intersecciones.

Instalar cruces peatonales en las intersecciones donde ya hay aceras.



Cambios de seguridad adicionales propuestos

Cambio de las señales de alto cuando sea necesario:

- es más probable que los conductores se detengan en las señales de alto cuando las señales están ubicadas adecuadamente, de modo que la carretera de menor volumen tenga que detenerse y la carretera de mayor volumen no se detenga;
- los cambios propuestos hacen que las señales de alto afecten a menos conductores, y esos conductores experimentarán con mayor frecuencia tránsito opuesto, lo que los hace más propensos a detenerse en la señal de alto cada vez.

Se propone cambiar las señales de alto en las siguientes intersecciones:

- calles Wolfe y Myrtle (la señal de alto estará sobre la calle Myrtle).
- calles Wolfe y Hill (la señal de alto estará sobre la calle Hill).

Restricción del estacionamiento sobre la calle Gay por aproximadamente 50 pies al oeste de la calle Myrtle :

- Los vehículos estacionados cerca de la intersección pueden dificultar que los conductores detenidos en la señal de alto vean los vehículos en Gay St, lo que ha provocado múltiples accidentes.



Cambios: Etapa 2

Calle Gay a la altura de la calle Myrtle:
Restricción del estacionamiento sobre la calle Gay por aproximadamente 50 pies al oeste de la calle Myrtle.



Wolfe St & Myrtle St:
Cambio de señales de alto (detendrá el tránsito de la calle Myrtle),
agregado de franjas de detención,
agregado de cruce peatonal.

Wolfe St & Hill St:
Cambio de señales de alto (detendrá el tránsito de la calle Hill),
agregado de franjas de detención,
agregado de cruce peatonal.



Proceso/Cronograma

En curso: El personal de Obras Públicas está implementando la Etapa 1.

Mayo: El personal pide las opiniones de los residentes con respecto a los cambios propuestos.

Junio: Cambios presentados a la Comisión Asesora de Seguridad en el Transporte (TSAC).

Verano/Otoño de 2022: Implementar cambios.

Después de la implementación: Completar el estudio de tránsito del vecindario, continuar las campañas para abordar los problemas de exceso de velocidad o seguridad.



Para proporcionar comentarios

Si tiene preguntas, inquietudes u otros comentarios sobre los cambios propuestos, comuníquese con Jakob zumFelde en jakob.zumfelde@harrisonburgva.gov o al (540) 434-5928





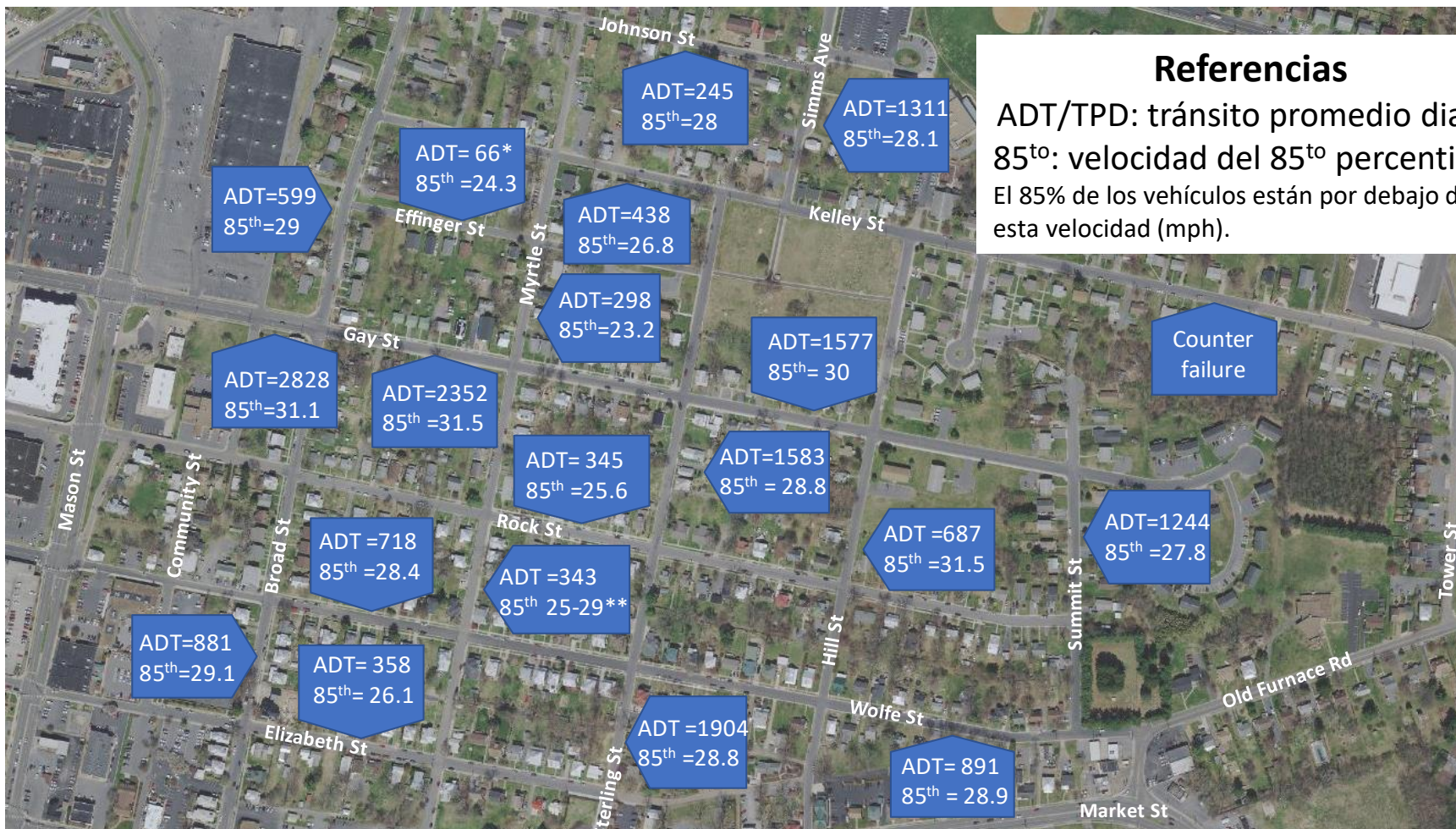
Información Adicional

La siguiente página tiene los datos recopilados con respecto a la cantidad y la velocidad de los vehículos en múltiples ubicaciones del vecindario.

Los datos se recopilaron durante 1 semana en noviembre de 2021, utilizando contadores de tubos.



Datos de velocidad y TPD, otoño de 2021



Referencias
 ADT/TPD: tránsito promedio diario
 85^{to}: velocidad del 85^{to} percentil.
 El 85% de los vehículos están por debajo de esta velocidad (mph).

Nota: todos los datos se recopilaron antes de hacer los cambios (antes de la construcción de los reductores de velocidad en la calle Gay).

*Excluye los datos que fueron inexactos (probablemente debido a un vehículo estacionado).

**Los datos disponibles limitan la capacidad de determinar la velocidad precisa del 85^{to} percentil.