

PREGUNTAS FRECUENTES

¿CUÁLES SON LOS PRÓXIMOS PASOS DESPUÉS DE LA REUNIÓN PÚBLICA?

Utilizando los comentarios recibidos del público, el equipo de estudio trabajará para refinar las alternativas y completar la evaluación para hacer una recomendación final. Las mejoras finales recomendadas se documentarán en el Plan de Gestión de Seguridad de South Virginia Street, que se prevé que se publique en el verano de 2024.

¿CÓMO Y CUÁNDO SE IMPLEMENTARÁN MEJORAS?

Cómo y cuándo se implementan las mejoras depende principalmente de cuándo haya fondos disponibles. Como parte del Plan de Gestión de Seguridad, las mejoras recomendadas se evaluarán y priorizarán según las necesidades y los beneficios. NDOT, en asociación con RTC Washoe y la ciudad de Reno, trabajará para encontrar fondos para implementar las mejoras recomendadas.

Es posible que las mejoras se puedan construir al mismo tiempo como parte de un proyecto de reconstrucción del corredor a gran escala; es más probable que las mejoras se implementen a lo largo del tiempo en varias fases a medida que haya fondos disponibles. En este momento, no se sabe cuándo estarán disponibles los fondos para las mejoras identificadas.

¿POR QUÉ SE CONSIDERAN LAS MEDIANAS?

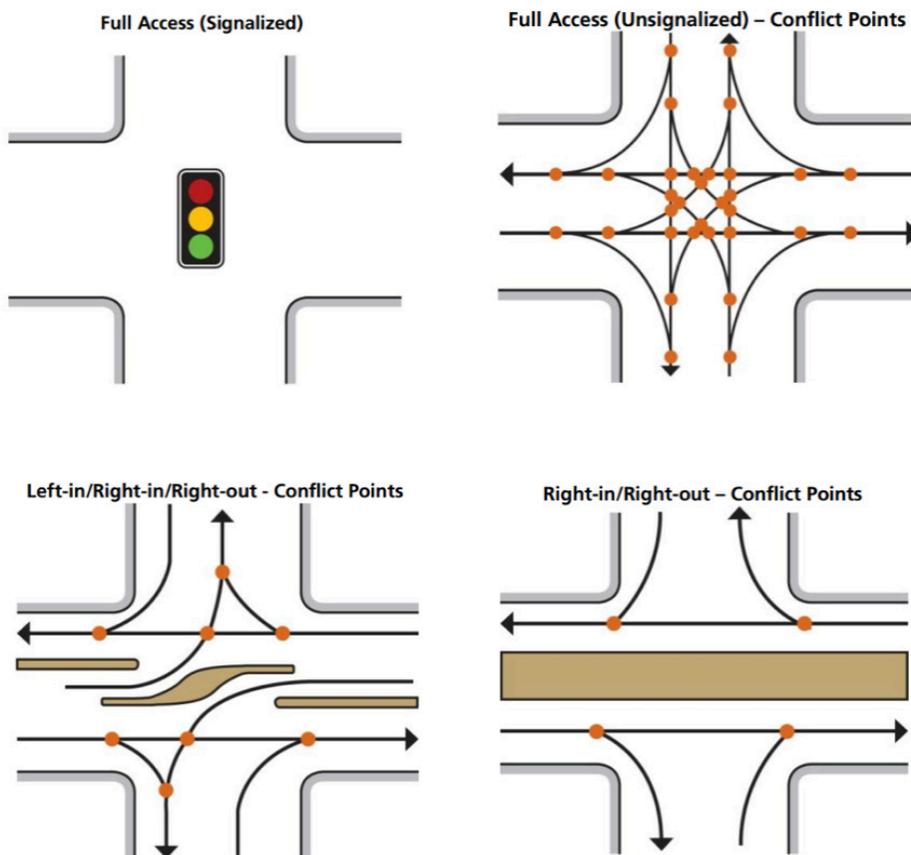
Se ha demostrado que las medianas reducen ciertos tipos de accidentes y su gravedad. Una de las causas más comunes de accidentes en South Virginia Street son los conductores que giran a la izquierda. La instalación de medianas reducirá estos accidentes. Además, la gravedad del accidente aumenta a mayor velocidad. Se ha demostrado que las medianas ayudan a reducir el exceso de velocidad de los vehículos y, como resultado, la gravedad de los accidentes.

PREGUNTAS FRECUENTES

¿CÓMO REDUCEN LOS ACCIDENTES CON LAS MEDIANAS?

El potencial de accidentes normalmente se evalúa a través de “puntos de conflicto”. Un punto de conflicto es simplemente cualquier lugar donde se cruzan las trayectorias de dos vehículos, lo que genera la posibilidad de un choque. En general, reducir el número de puntos de conflicto a lo largo de una carretera aumenta la seguridad.

Las siguientes figuras muestran ejemplos de diferentes configuraciones de intersecciones y cómo se pueden usar las medianas para reducir los puntos de conflicto y aumentar la seguridad. Se están considerando combinaciones de todas estas configuraciones de intersecciones para South Virginia Street.



Source: Clark County Area Access Management, March 2011

PREGUNTAS FRECUENTES

- ¿DÓNDE SE UBICARÁN LAS MEDIANAS Y LAS ABERTURAS EN LAS MEDIANAS?**
Las medianas y las aberturas en las medianas se están desarrollando y evaluando en base a una variedad de consideraciones. Primero, se están considerando las medianas según los estándares y el sistema de gestión de acceso del NDOT. Además de esta guía, otros factores que se están considerando incluyen si una propiedad tiene acceso alternativo desde otra facilidad que no sea South Virginia Street y si una mediana resultase en las personas tuvieron que viajar una distancia sustancial fuera de dirección.
- ¿POR QUÉ SE CONSIDERAN DIFERENTES TRATAMIENTOS DE CRUCE EN DIFERENTES UBICACIONES?**
El tipo de cruce de peatones provisto en cada lugar de cruce está determinado por una combinación de factores, incluidos los volúmenes de cruce y las características de la vía, como el límite de velocidad y el ancho de la vía. Las diferentes recomendaciones consideradas en este estudio utilizan estos factores y los documentos de orientación de ingeniería existentes para hacer recomendaciones sobre el tipo de cruce más apropiado para cada ubicación.
- ¿QUÉ MEJORAS SE PROPONEN PARA REDUCIR LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS?**
Todas las alternativas propuestas aportan mejoras que ayudarán a reducir el exceso de velocidad de los vehículos. Estos incluyen medianas elevadas, semáforos adicionales y cruces a mitad de cuadra, y estrechamiento y/o reducción del número y ancho de los carriles de circulación. Se ha demostrado que este tipo de mejoras calman el tráfico y reducen la velocidad de los vehículos.

PREGUNTAS FRECUENTES

¿POR QUÉ SE ESTÁN CONSIDERANDO LOS CARRILES PARA TRÁNSITO?

Los servicios de tránsito existentes dentro del corredor de estudio de South Virginia Street son actualmente limitados, y RTC Washoe está realizando estudios que examinan el potencial de extender la línea RTC RAPID Virginia más al sur hasta Mt. Rose Highway en el futuro. Como parte de este estudio del Plan de Gestión de Seguridad (SMP por sus siglas en inglés), NDOT está coordinando con RTC Washoe para garantizar que las recomendaciones del SMP se alineen con posibles mejoras de tránsito futuras a lo largo del corredor.

¿CÓMO FUNCIONAN LOS CARRILES PARA TRÁNSITO LATERAL?

Los carriles para tránsito Lateral están ubicados en los carriles exteriores derechos de una carretera (más cerca de la acera) y están separados/distinguidos de los carriles para vehículos regulares con marcas pintadas. El carril para autobuses puede ser utilizado por autobuses y vehículos que giran a la derecha en una entrada o intersección próxima. Un ejemplo de este tipo de carril bus está presente a lo largo de South Virginia Street entre Holcomb Avenue/Mt. Rose Street y E. Regency Way cerca del centro de Reno.

¿CÓMO FUNCIONAN LOS CARRILES CENTRALES PARA TRÁNSITO?

Los carriles centrales para tránsito están ubicados en el medio de la carretera y se distinguen/separan de los carriles de circulación de vehículos regulares mediante medianas elevadas. Estos carriles están reservados únicamente para autobuses. Los vehículos que necesitan cruzar los carriles centrales para tránsito (por ejemplo, para girar a la izquierda) generalmente deben dirigirse a una intersección con un semáforo. Estos semáforos están especialmente diseñados para separar el tráfico que gira de los movimientos de los autobuses.

Las paradas/estaciones de tránsito están ubicadas en el medio de la carretera adyacente a los carriles centrales para autobuses. La gente accede a estas estaciones de tránsito cruzando hasta la mitad de la vía. Por lo general, se proporcionan cruces mejorados, como semáforos, balizas híbridas para peatones (PHB por sus siglas en inglés) y/o balizas rectangulares de destello rápido (RRFB por sus siglas en inglés), para garantizar que las personas puedan cruzar la calle de forma segura.

PREGUNTAS FRECUENTES

¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PLAN DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SMP) DE NDOT Y EL ESTUDIO DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (TOD) DE RTC WASHOE?

Como el operador de transporte local y la agencia de planificación de transporte regional, RTC Washoe y el Estudio de Desarrollo Orientado al Transporte de South Virginia Street (SVTOD) se centran en futuras mejoras del servicio de transporte para respaldar el crecimiento esperado y los cambios en el uso de la tierra a lo largo del corredor, en colaboración con agencias locales de planificación tierra. El SMP de NDOT se centra en mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía dentro del derecho de paso de South Virginia Street. Aunque cada de los dos estudios tienen un enfoque diferente, hay muchos objetivos superpuestos que se benefician mutuamente. Por lo tanto, NDOT y RTC Washoe están colaborando en ambos estudios para brindar un mejor servicio a todos los usuarios de las carreteras.

¿LOS ESTUDIOS NDOT SMP Y RTC WASHOE TOD CUBREN LA MISMA ÁREA?

No completamente. Aunque los dos estudios cubren un gran parte de la misma área, el área de estudio de Desarrollo Orientado al Transporte de RTC Washoe de South Virginia Street (SVTOD) es la alineación propuesta para la extensión de La Línea Virginia que corre a lo largo de South Virginia Street desde la estación de transferencia de Meadowood Mall hasta Summit Mall y incluye partes de Damonte Ranch Parkway y Mt. Rose Highway. Esto también incluye la distancia a pie estándar de la industria de ½ milla desde la línea de transporte propuesta. El Plan de Gestión de Seguridad (SMP) del NDOT cubre una subárea del área de estudio de SVTOD a lo largo de South Virginia Street entre E. Patriot Boulevard y Mt. Rose Highway.