



US 50 y CO 231 (36th Lane) Mejoras en las Intersecciones

► ¿Cuál es el propósito de este proyecto?

El propósito de la evaluación fue mejorar la seguridad aumentando la distancia visual y reduciendo la distancia de cruce para permitir que los automovilistas crucen la US 50 de manera segura y mejorar la seguridad general de los peatones y automovilistas cerca de las escuelas en la US 50 Business y la CO 231 (carril 36). El estudio incluyó un análisis de la intersección contra las pautas federales y estatales incluidas en los criterios del Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (MUTCD) para autorizaciones de señales. Estos incluyeron:

- Análisis del desempeño de seguridad de la intersección
- Análisis del desempeño operativo de la intersección
- Contramedidas rentables para abordar los problemas identificados
- Proporcionar orientación sobre cómo reducir las ocurrencias de choques severos

Este estudio de tráfico analizó dos grupos separados de información:

Consideraciones operativas

- El volumen de tráfico durante los períodos pico y los períodos no pico
- Geometría de las intersecciones
- Colocación de señalización y tipos de señalización
- Límites de velocidad en la zona afectada
- Señalización del pavimento de la calzada existente

Consideraciones de seguridad

- Datos de tipo accidente
- Direcciones de viaje
- Condiciones del camino
- Hora del día
- Atributos de comportamiento de los conductores

► ¿Qué intersecciones se están evaluando?

El Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) ha estado evaluando mejoras en las intersecciones tanto en US 50 Y CO 231 (36th Lane) y en US 50 Business y CO 231 (36th Lane).

► ¿Qué tipos de mejoras de seguridad se planean?

En base a este estudio ya las recomendaciones de los ingenieros, las nuevas mejoras no incluirán señal. Se realizarán las siguientes mejoras para mejorar la seguridad en ambas intersecciones:

US 50 y CO 231 (36th Lane) Mejoras

- Mover el carril de giro a la derecha en dirección este en la US 50 más al sur hacia el arcén al nivelar para ajustar el carril de desaceleración de giro a la derecha de aproximación en dirección este
- Instalación de un sistema de advertencia de conflicto de intersección en US 50 y CO 231 (36th Lane). El sistema reconoce el tráfico que se aproxima e ilumina las señales de advertencia que alertan a los automovilistas de los vehículos que se aproximan a la intersección tanto en la US 50 y CO 231 (36th Lane)
- Mover la línea de parada de CO 231 (36th Lane) en la US 50 hacia el carril de viaje en dirección este para que el carril de giro a la





US 50 y CO 231 (36th Lane) Mejoras en las Intersecciones

derecha no afecte la vista de los automovilistas que intentan cruzar la intersección. Esto también reducirá la distancia de cruce para los vehículos que giran a la izquierda en dirección norte

- Instalación de isletas elevadas que permiten desplazar hacia arriba la línea de parada y mejorar la distancia visual al cruzar la intersección

US 50 Business y CO 231 (36th Lane) Mejoras

- Mover la línea de parada de CO 231 (36th Lane) en la US 50 Business hasta los carriles de circulación de la US 50 Business para reducir la distancia de cruce para los vehículos que giran a la izquierda en dirección norte y sur
- Instalación de isletas elevadas que permiten desplazar hacia arriba la línea de parada y mejorar la distancia visual al cruzar la intersección

► ¿Algunas de estas mejoras ya se han iniciado?

Sí. Mientras el CDOT esperaba el resultado del estudio de la intersección, ya se han realizado las siguientes mejoras:

- Locidad reducido al acercarse a la intersección en US 50 Business y CO 231 (36th Lane)
- Se reposicionó la señalización existente para mejorar la distancia visual en ambas intersecciones
- Las señales de guía avanzada se reubicaron ¼ de milla antes de la intersección de US 50 y CO 231 (36th Lane)
- Se actualizaron y reemplazaron las señales para peatones en US 50 Business y CO 231 (36th Lane) y se agregó una señal de baliza intermitente rápida para alertar a los automovilistas de los peatones.

► ¿Por qué no se está instalando un semáforo en ambas intersecciones?

Después de completar un estudio extenso en cada intersección, las recomendaciones del ingeniero incluyen las mejoras de intersección enumeradas anteriormente en lugar de instalar una señal. En el estudio, la seguridad de estas intersecciones no justificaba la instalación de un semáforo. De las muchas órdenes de arresto para una señal, solo se cumplió con una en la US 50 y esa fue para las operaciones de la señal. Esto mostró que la intersección podría beneficiarse de tiempos de espera reducidos en la intersección si se instalara una señal.

Una señal puede ayudar a reducir la cantidad de colisiones en ángulo en una intersección, pero puede aumentar otros tipos de colisiones. Concretamente las colisiones traseras se incrementan al instalar una señal. En este caso, una señal en esta intersección probablemente causaría un deterioro general de la seguridad en la intersección. Los ingenieros de tráfico realizan un análisis de riesgobeneficio como parte de la determinación de instalar un semáforo. Sopesan tanto las ventajas como las desventajas de los semáforos, y en esta intersección se determinó que un semáforo disminuiría la seguridad general de la intersección.

► ¿Qué es un Sistema de Alerta de Conflictos?

Los sistemas de advertencia de conflictos en intersecciones (ICWS, por sus siglas en inglés) se utilizan para advertir a los conductores en la carretera de paso sobre la presencia de tráfico en las calles transversales con control de parada y para advertir a los conductores en las aproximaciones con control de parada de la presencia de tráfico en los carriles de paso. Según la Administración Federal de Carreteras, el ICWS puede reducir los accidentes graves en las intersecciones entre un 20 % y un 30 %.

► ¿Cómo se incorporan los aportes de las partes interesadas y cómo puedo participar?

CDOT invita al público a asistir a una jornada de puertas abiertas en persona para repasar las mejoras de seguridad propuestas en cada intersección. Si no puede asistir, la información presentada en este evento estará disponible en el sitio web del proyecto. También habrá encuestas digitales para proporcionar su opinión al equipo del proyecto. Esos enlaces también se pueden encontrar en el sitio web del





US 50 and CO 231 (36th Lane) Mejoras en las Intersecciones

proyecto y más abajo.

La jornada de puertas abiertas en persona se llevará a cabo el 7 de marzo de 2023 en Vineland Middle School, 36th Lane, Pueblo, CO 81006 de 5:00 p. m. a 7:00 p. m. Se puede encontrar más información sobre este evento en el sitio web del proyecto.

La participación en la jornada de puertas abiertas virtual en línea tendrá lugar del 7 de marzo de 2023 al 21 de marzo de 2023. El equipo del proyecto recopilará cualquier aporte de la jornada de puertas abiertas virtual y responderá a todas las preguntas y comentarios después del 21 de marzo de

► **¿Cuánto costará el proyecto y de dónde provendrá la financiación?**

En este momento, nos encontramos en la etapa de comentarios del público y el CDOT ha comenzado a diseñar las mejoras. Habrá más información disponible a medida que el proyecto se acerque a su finalización.

► **¿Cómo nos mantendrá informados?**

El equipo del proyecto está disponible para cualquier pregunta o aporte adicional que pueda tener. Su opinión es importante para el CDOT. Todos los miembros de la comunidad interesados deben mantenerse actualizados sobre el proyecto de una de las siguientes maneras:

- **Sitio web del proyecto:** www.codot.gov/projects/us50-co231-intersection-improvements
- **Correo electrónico del proyecto:** us50intersectionimprovements@gmail.com
- **Línea Directa del Proyecto:** 719-691-7106
- **Encuesta digital en línea para entrada:** <https://forms.office.com/r/udiALYw7tQ>

