

Segmento 2A: Carriles central para autobuses

Desde Jordan Street hasta Wheeler Avenue

CORREDOR EXISTENTE

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Vías de acceso residenciales y comerciales
- » Sin mediana central
- » Acera a ambos lados de la calle
- » Algunas áreas de parada de autobuses junto a la acera

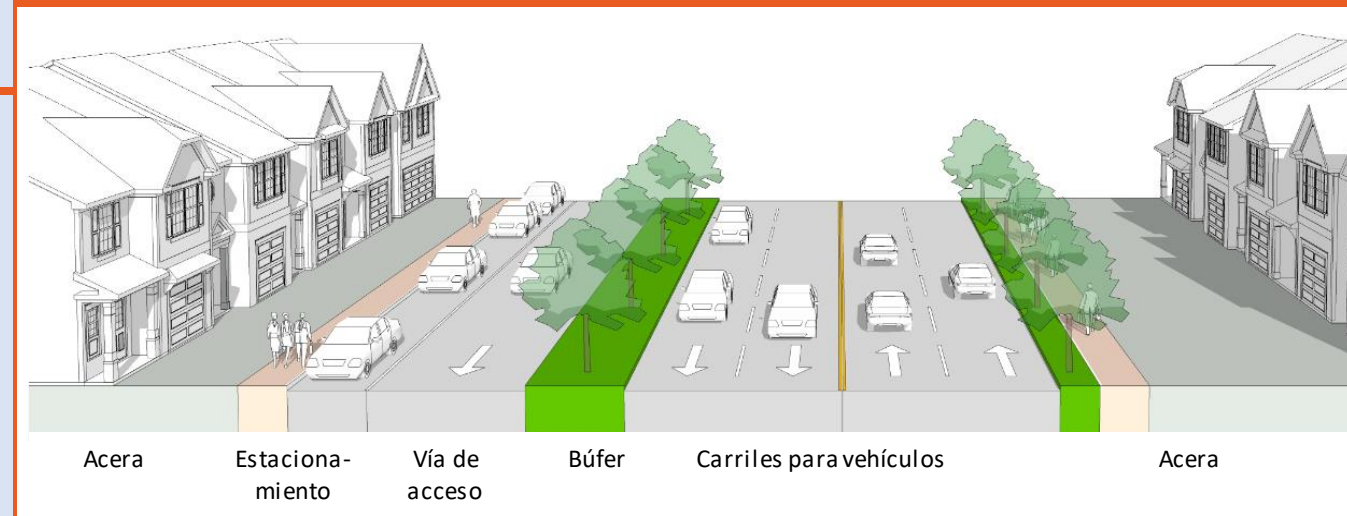
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Un carril exclusivo para autobuses en cada dirección
- » Estaciones de autobús en las medianas
- » Algún espacio mediano para elementos de paisajismo/aguas pluviales

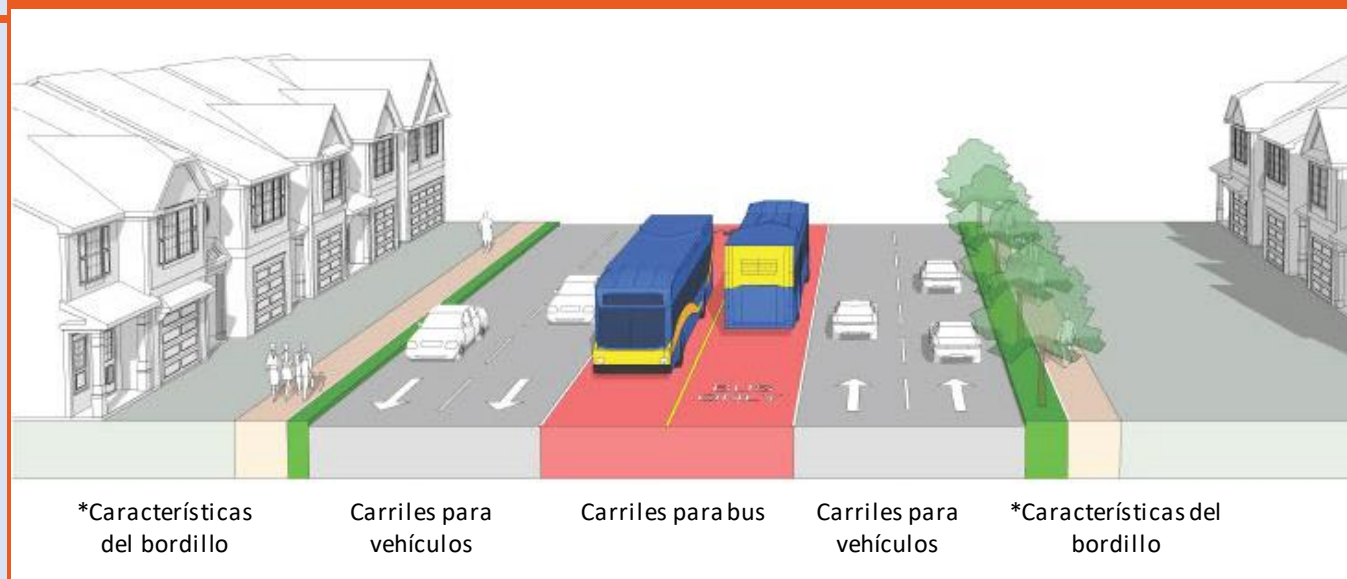
COMPENSACIONES CLAVE

- » Los carriles centrales para autobuses requieren ensancharse
- » La ampliación afecta a las vías de acceso e el estacionamiento relacionado
- » Posibilidad de adquisiciones parciales de propiedad privada relacionadas con la ampliación de los carriles centrales
- » Solo se permiten giros a la izquierda en los semáforos

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



CONCEPTO DE FUNCIONAMIENTO CENTRALIZADO



*Las características del bordillo se determinarán más adelante en el proceso

BENEFICIOS



Conveniente

- » Proporciona la máxima **confiabilidad en el tránsito** y mejoras en la experiencia del pasajero



Eficiente

- » Brinda el máximo **ahorro de tiempo de viaje** para los pasajeros



Seguro

- » Mejora del **acceso de peatón y la seguridad**
- » Mayor **seguridad de los vehículos** al separar el tráfico de automóviles y de tránsito



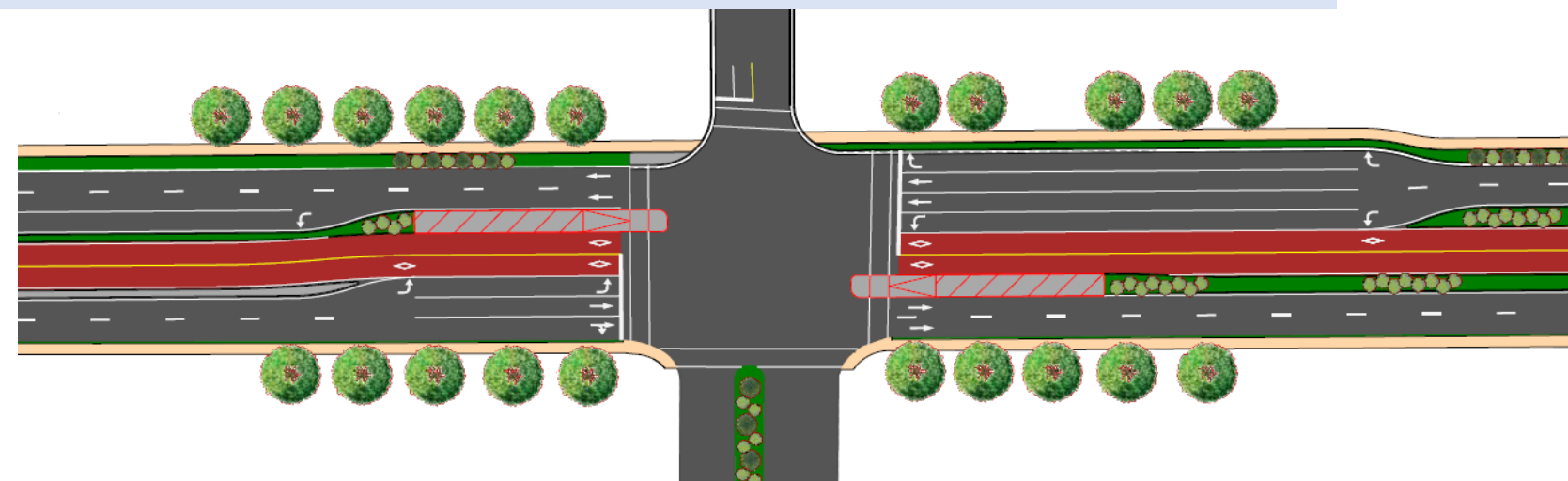
Vibrante y sostenible

- » Áreas para **árboles, paisajismo urbano, gestión de aguas pluviales**



Equidad

- » **Estaciones mejoradas** ubicadas cerca de **comunidades con alto número de pasajeros o con grandes necesidades**



LEYENDA	
	Estación BRT
	Carriles exclusivos para autobuses
	Paisajismo y zonas verdes
	*Características del bordillo

CORREDOR EXISTENTE

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Vías de acceso residenciales y comerciales
- » Sin mediana central
- » Acera a ambos lados de la calle
- » Algunas áreas de parada de autobuses junto a la acera

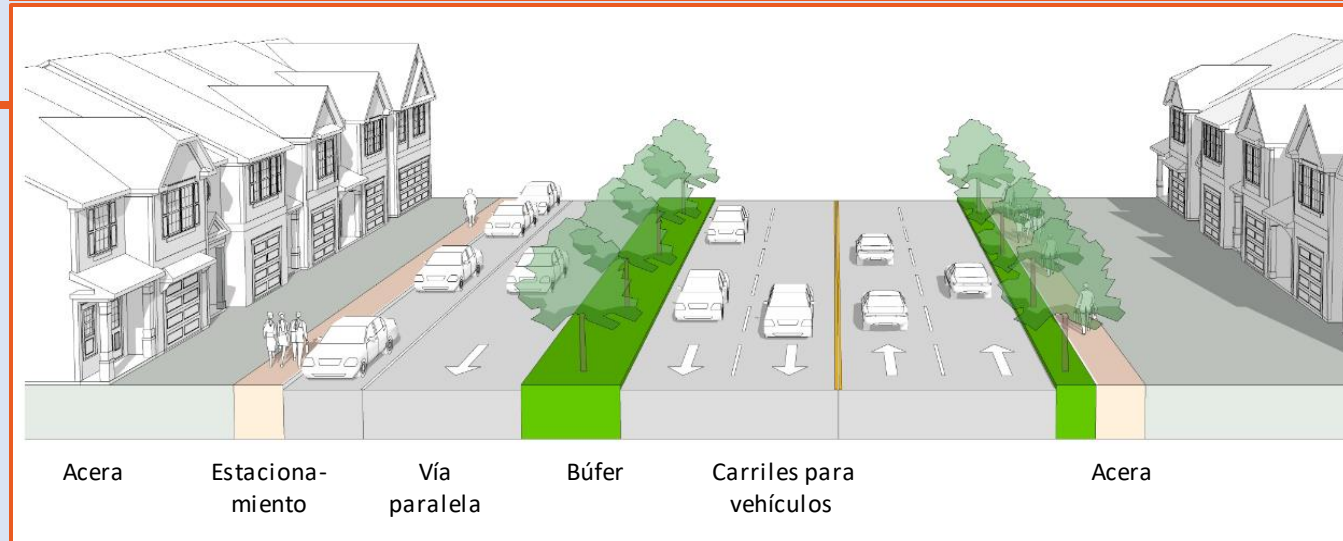
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Transiciones de un carril exclusivo para autobuses en cada dirección de tráfico mixto a carriles bidireccionales (consulte el mapa a continuación)
- » Sin impactos en las vías de acceso residenciales
- » Combinación de estaciones de autobuses en las medianas y en las aceras

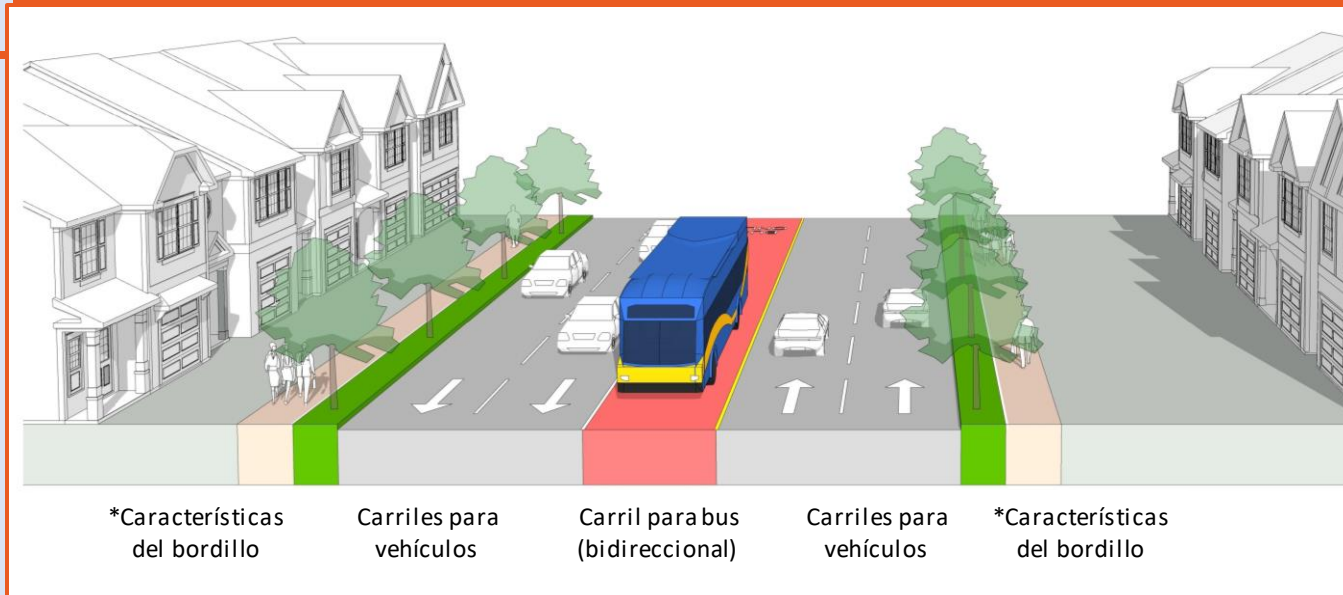
COMPENSACIONES CLAVE

- » Se requiere ampliar en las ubicaciones de los carriles para autobuses
- » La ampliación afecta a la vía de acceso comercial
- » Eficiencia reducida del autobús
- » Los lugares donde se proponen carriles para autobuses solo permitirían girar a la izquierda en los semáforos

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



CONCEPTO HÍBRIDO (MUESTRA CARRIL BIDIRECCIONAL PARA BUS)



*Las características del bordillo se determinarán más adelante en el proceso

BENEFICIOS



Conveniente

- » Mejora la **fiabilidad del transporte** y la experiencia de los pasajeros



Eficiente

- » Proporciona **ahorro de tiempo de viaje** para los pasajeros de autobús



Seguro

- » Mejora del **acceso y la seguridad de los peatones** en las estaciones centrales



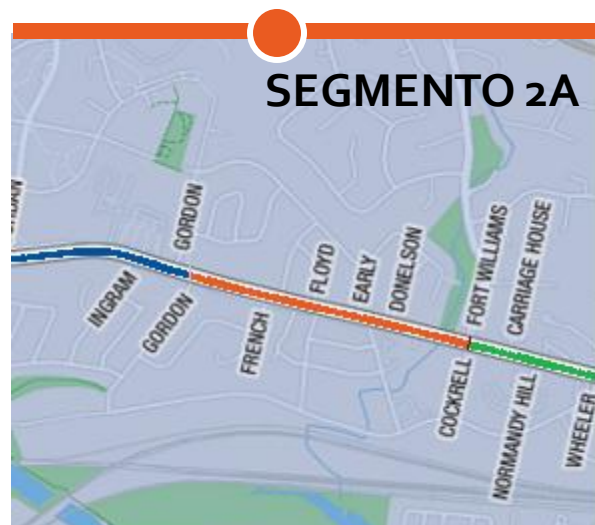
Vibrante y sostenible

- » Áreas para **árboles, paisajismo urbano y gestión de aguas pluviales** en ubicaciones de estaciones centrales

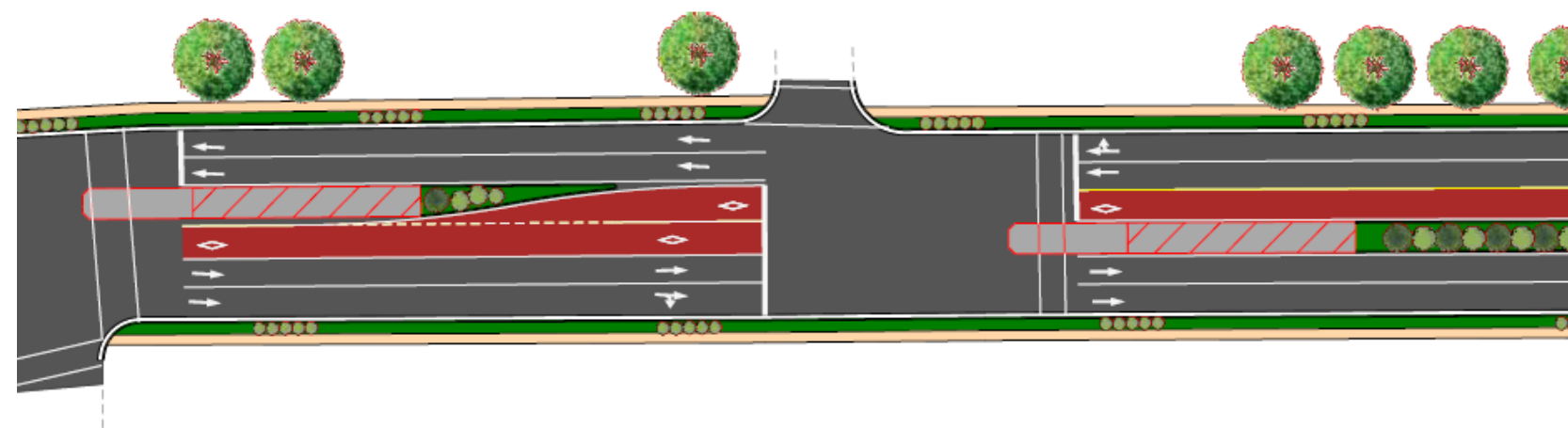


Equidad

- » **Estaciones mejoradas** ubicadas cerca de comunidades con alto número de pasajeros o con grandes necesidades



— Carril central — Tráfico mixto
— Bidireccional



LEYENDA

- Estación BRT
- Carriles exclusivos para autobuses y área de espera
- Paisajismo y zonas verdes
- *Características del bordillo

CORREDOR EXISTENTE

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Vías de acceso residenciales y comerciales
- » Sin mediana central
- » Acera a ambos lados de la calle y a un lado de la vía de acceso
- » Algunas áreas de parada de autobuses junto a la acera

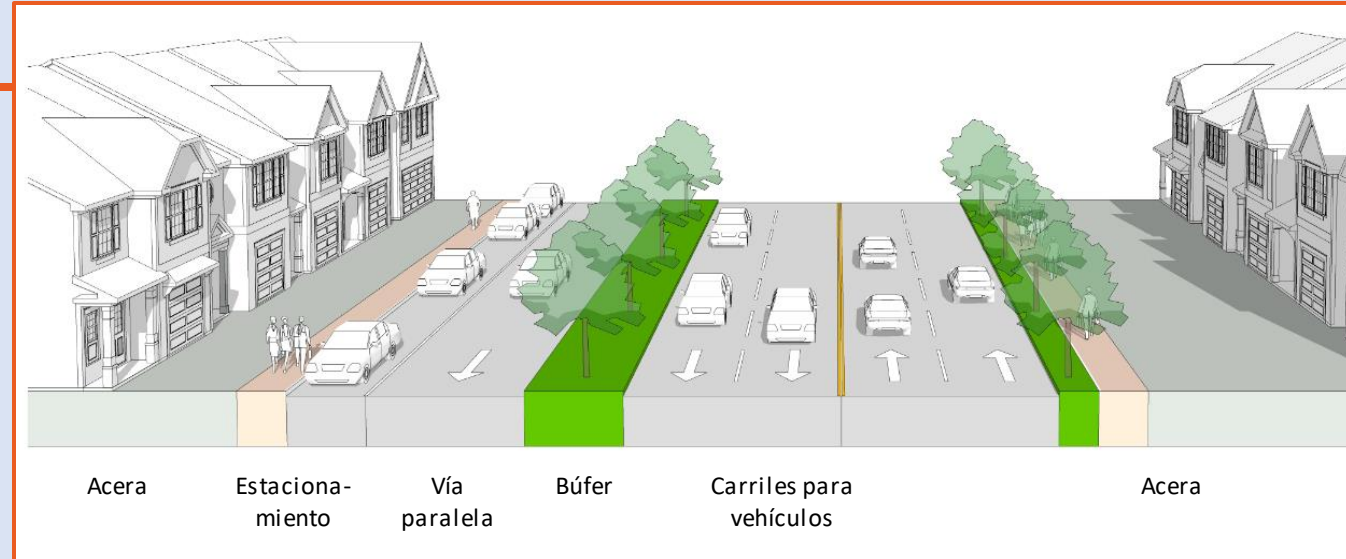
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación en cada dirección
- » Estaciones de autobús en la acera
- » Sin cambios en las vías de acceso

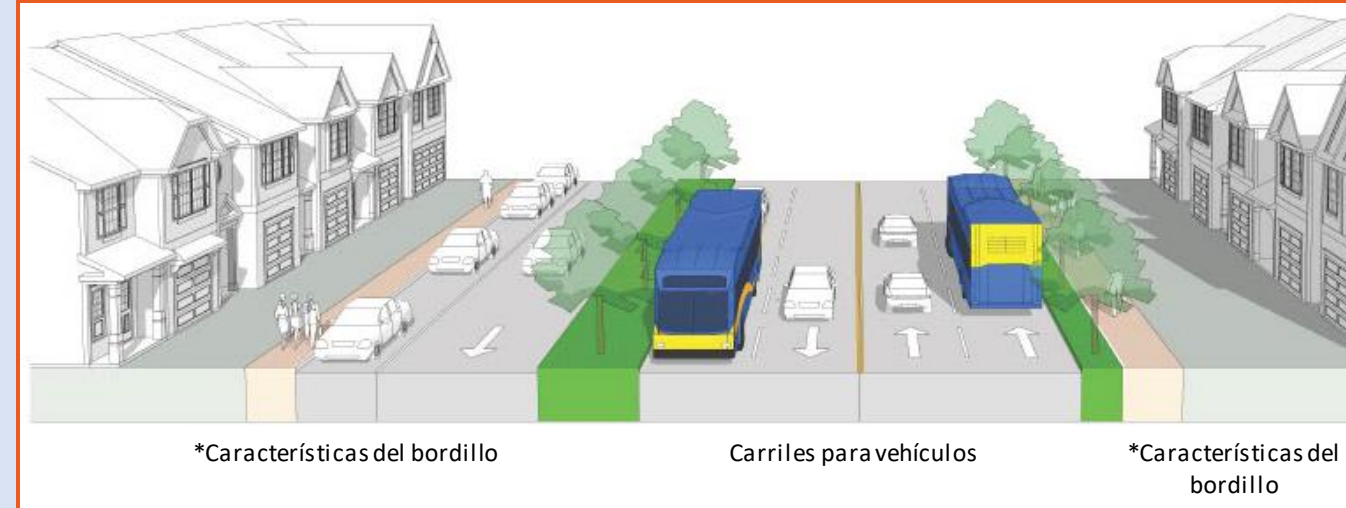
COMPENSACIONES CLAVE

- » Mejora potencialmente menor en el funcionamiento y la confiabilidad del autobús
- » La seguridad del corredor no cambió significativamente

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



CONCEPTO DE TRÁFICO MIXTO



*Las características del bordillo se determinarán más adelante en el proceso

BENEFICIOS



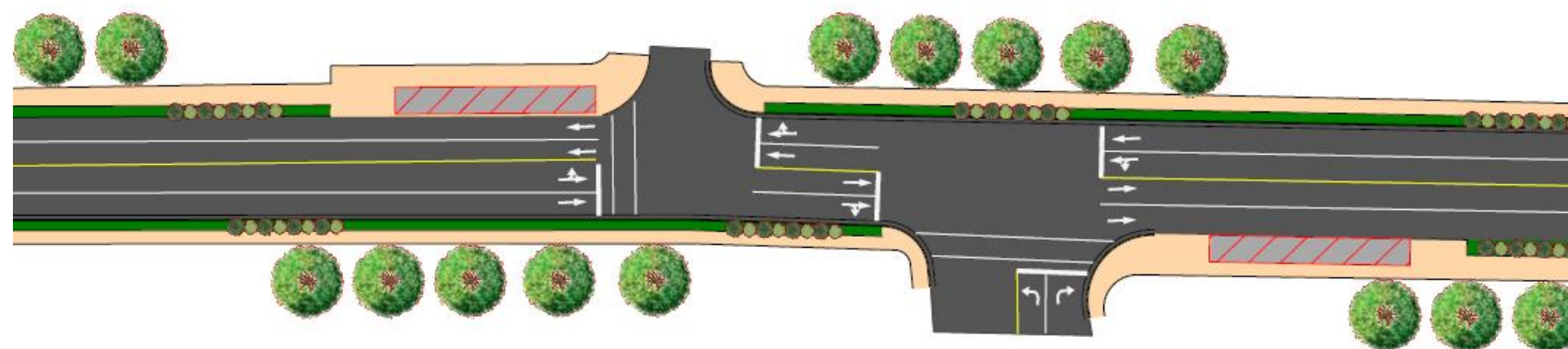
Conveniente

- » La prioridad de las señales de tránsito en las intersecciones mejora la **confiabilidad del tránsito** y la experiencia del usuario



Equidad

- » **Estaciones mejoradas** ubicadas cerca de **comunidades con alto número de pasajeros o con grandes necesidades**



LEYENDA

- Estación BRT
- Paisajismo y zonas verdes
- *Características del bordillo

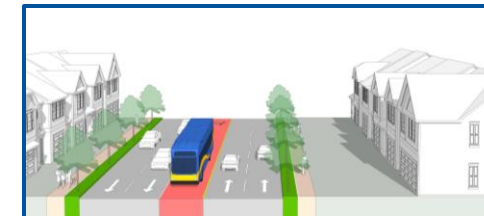
Clave

Ningún Beneficio
 Menor Beneficio
 Beneficio Moderado
 Beneficio Largo

Ningún Impacto
 Menor Impacto
 Impacto Moderado
 Impacto Largo



Carriles central para autobuses



Híbrido



Tráfico mixto

Beneficios

Conveniente

Confiabilidad de los horarios de autobuses y la experiencia del usuario



Seguro

Seguridad de corredor e intersecciones



Eficiente

Duración del viaje en autobús*



Tiempo de viaje en vehículo*



Impactos

Vibrante

Efectos en la propiedad



Acceso comercial y residencial



Estacionamiento



*Beneficio/impacto relativo estimado de alto nivel basado en la configuración de la pista de circulación del autobús y el retraso de la señal. Se proporcionará un tiempo de viaje de extremo a extremo más detallado del corredor una vez que se determinen las alternativas del corredor.