

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

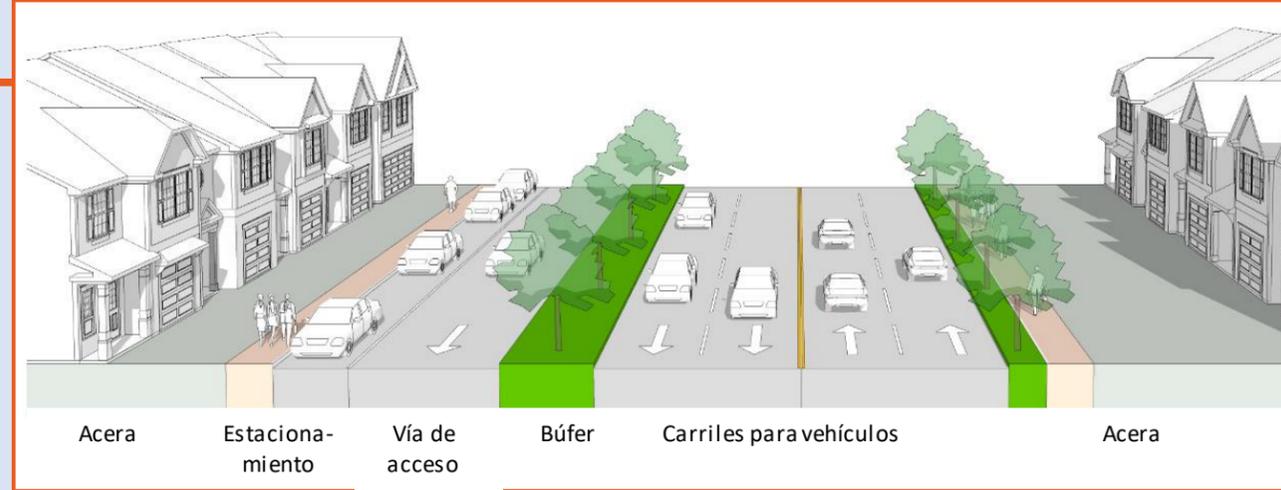
CONCEPTO

- » 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

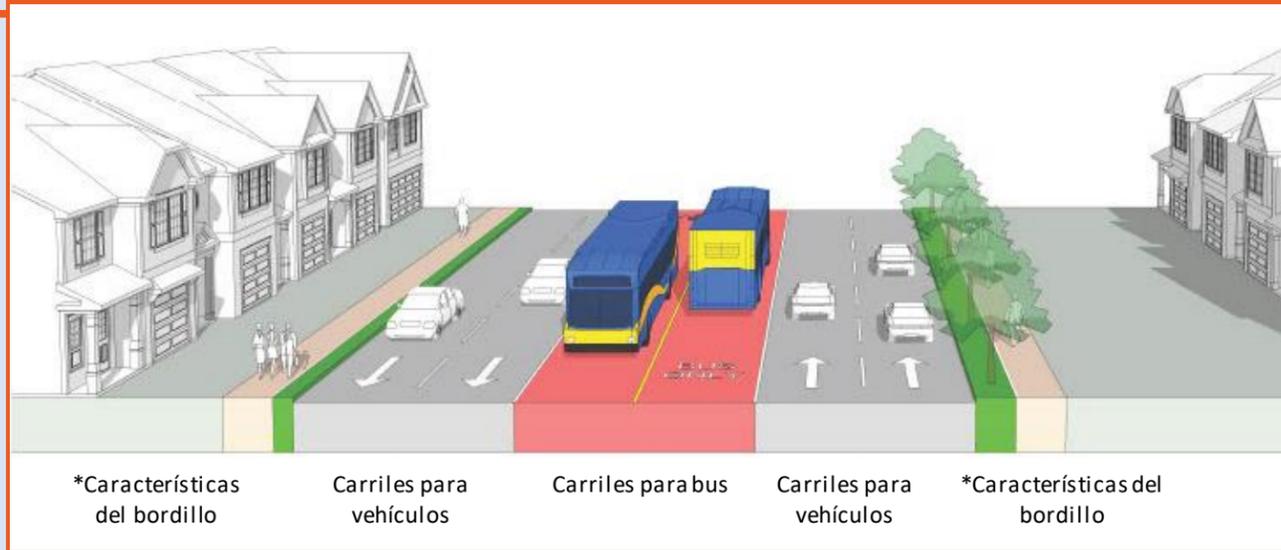
COMPENSACIONES CLAVE

- » 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

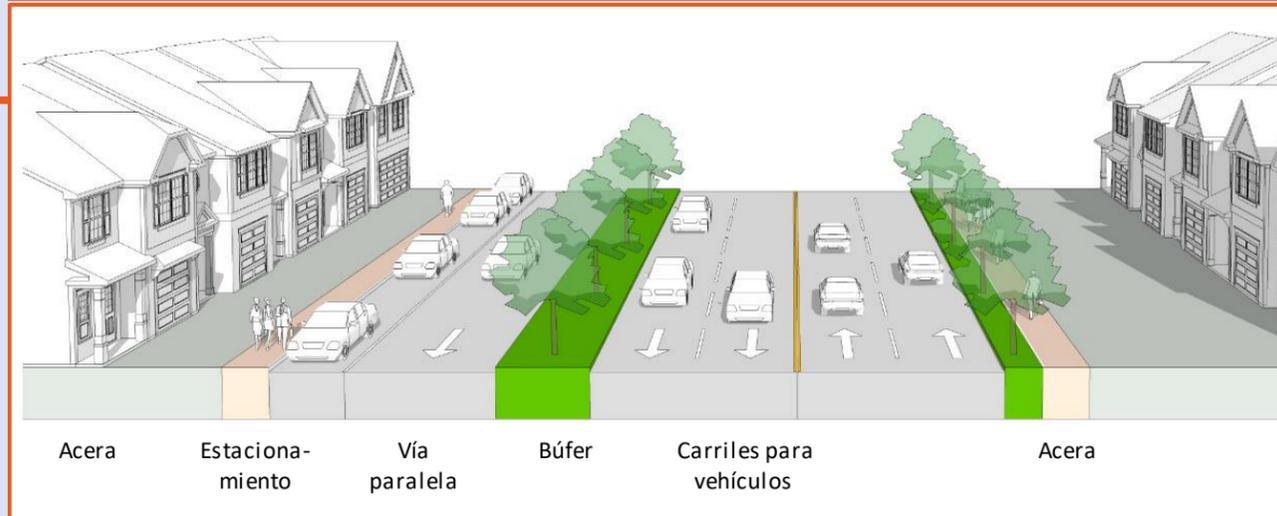
CONCEPTO

- » 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

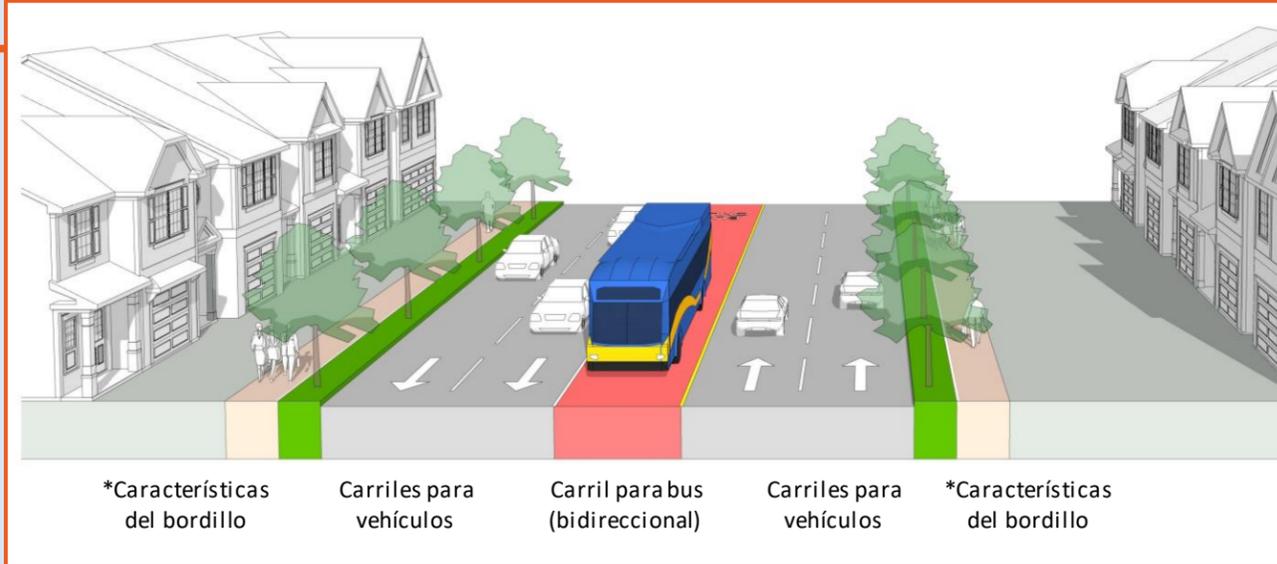
COMPENSACIONES CLAVE

- » 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

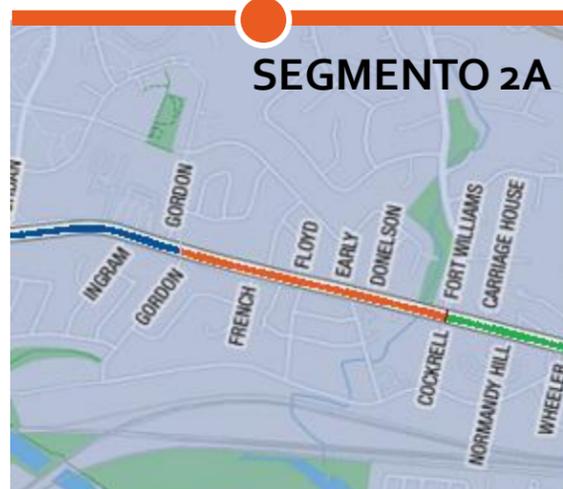
- » Áreas para **árboles, paisajismo urbano y gestión de aguas pluviales** en ubicaciones de estaciones centrales



Equidad

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

SEGMENTO 2A



- 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

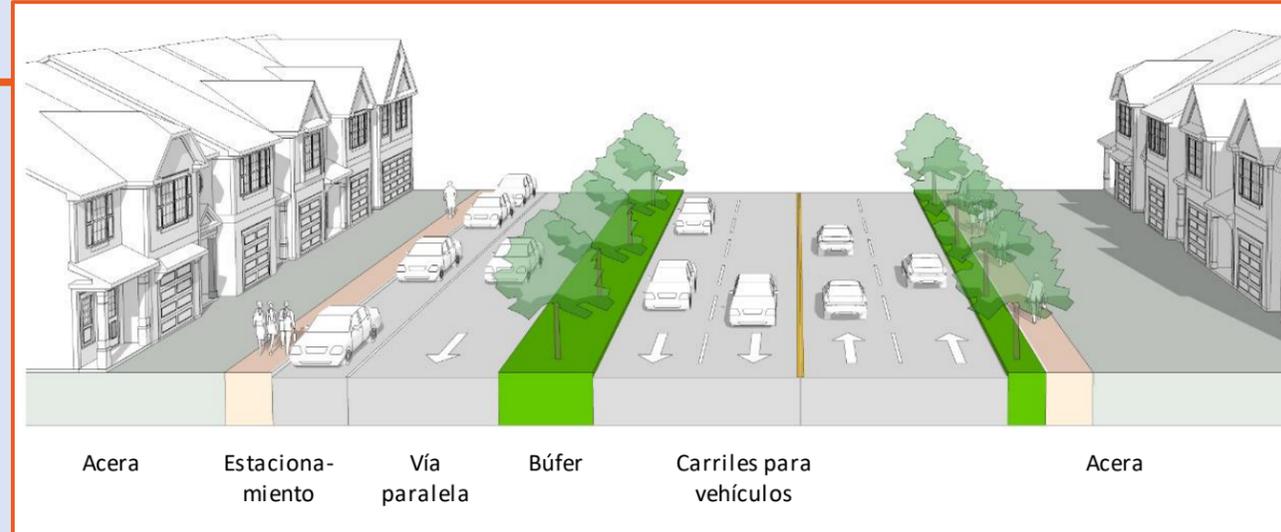
CONCEPTO

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

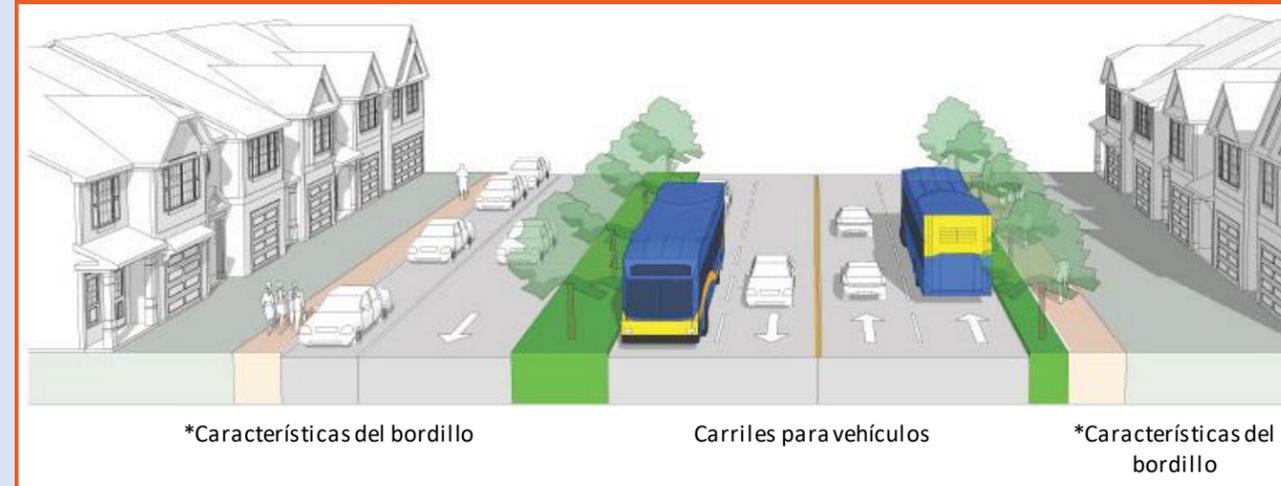
COMPENSACIONES CLAVE

- » 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*



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.