

Segmento 1: Carriles central para autobuses

Desde West End Alexandria hasta Jordan Street

CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle
- » Algunas áreas con vías de servicio comerciales
- » Algunas áreas con paradas de autobuses junto a la acera

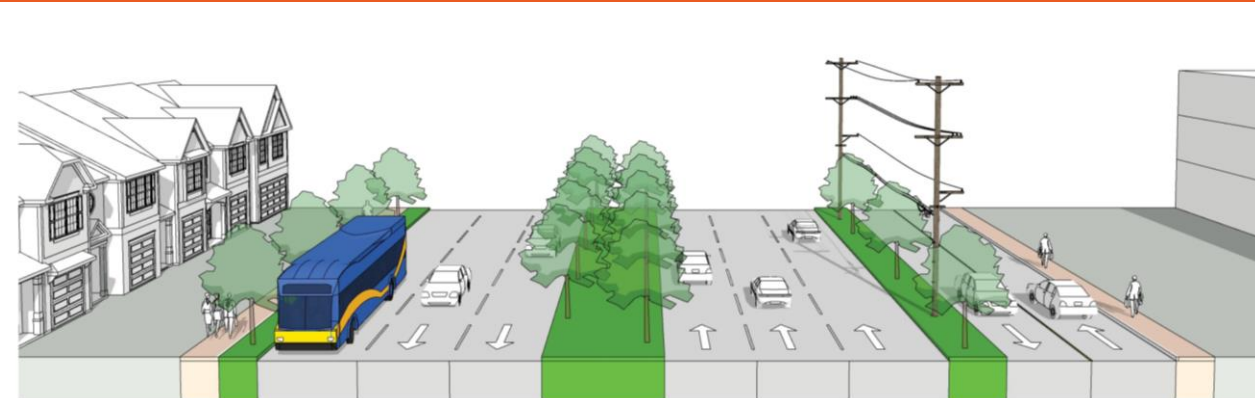
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación con carriles para girar en cada dirección
- » Un carril exclusivo para autobuses en cada dirección
- » Amortiguadores medianos con espacio para elementos de jardinería y aguas pluviales
- » Oportunidad de reubicar servicios públicos subterráneos

COMPENSACIONES CLAVE

- » Posible aumento del tiempo de viaje del vehículo

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



Acera Carriles para vehículos Mediana Carriles para vehículos Vía de acceso Acera

CONCEPTO DE FUNCIONAMIENTO CENTRALIZADO



*Características del bordillo Carriles para vehículos Carriles para bus Carriles para vehículos *Características del bordillo

*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 y la seguridad de los peatones** con pasos más cortos
- » Mayor **seguridad de los vehículos** al separar el tráfico de automóviles y autobuses y reducir las áreas de conflicto



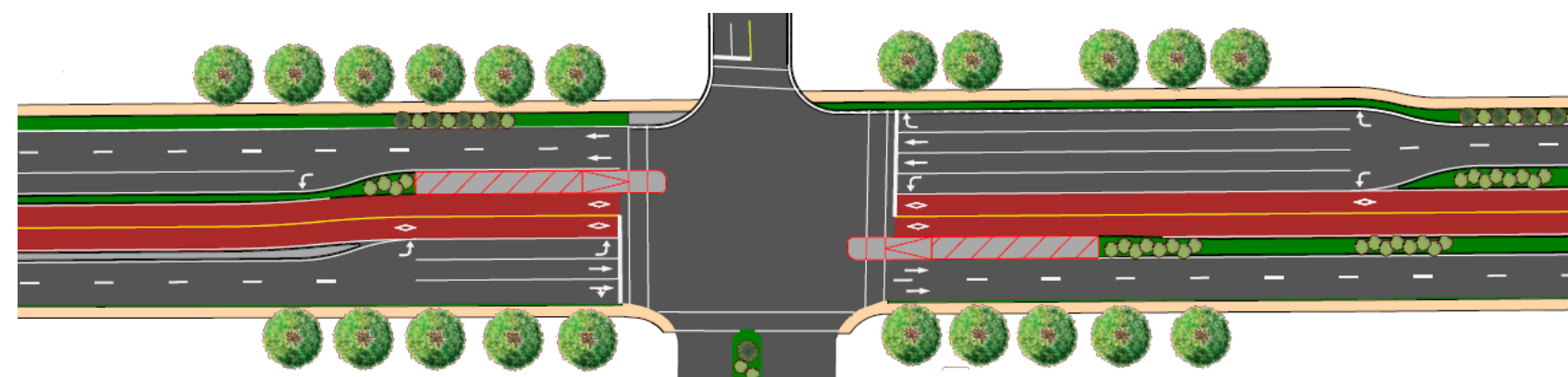
Vibrante y sostenible

- » Mayor área para **árboles, paisajismo urbano y 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

Segmento 1: Autobús y carril de giro en el bordillo

Desde West End Alexandria hasta Jordan Street



CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle
- » Algunas áreas con vías de acceso comerciales
- » Algunas áreas de parada de autobuses junto a la acera

CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación con carriles para girar en cada dirección
- » Un carril exclusivo para autobuses en cada dirección con vehículos que comparten el carril para hacer giros a la derecha
- » Sin cambios en la mediana
- » Oportunidad de reubicar unos servicios públicos al subterráneo

COMPENSACIONES CLAVE

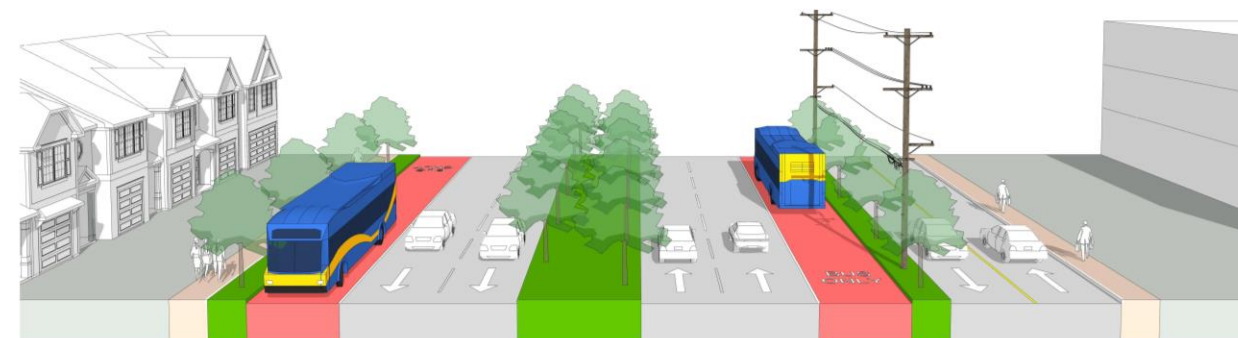
- » Posible aumento del tiempo de viaje del vehículo
- » Los vehículos que giran a la derecha utilizan carriles para autobuses, lo que reduce confiabilidad de autobuses

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



Acera Carriles para vehículos Mediana Carriles para vehículos Vía de acceso Acera

CONCEPTO DE CARRIL BUS Y DE GIRO



*Características del bordillo Carril para bus y giros Carriles para vehículos Mediana Carriles para vehículos Carril para bus y giros *Características del bordillo

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

BENEFICIOS



Conveniente

- » Los carriles exclusivos para autobuses mejoran la **confiabilidad del tránsito** y la experiencia del usuario



Eficiente

- » Un carril exclusivo para autobuses en cada dirección, con vehículos que comparten el carril para girar a la derecha, permite **ahorrar tiempo de viaje** a los pasajeros del autobús.



Seguro

- » Mejora del **acceso y la seguridad de los peatones** con estaciones de autobús mejoradas



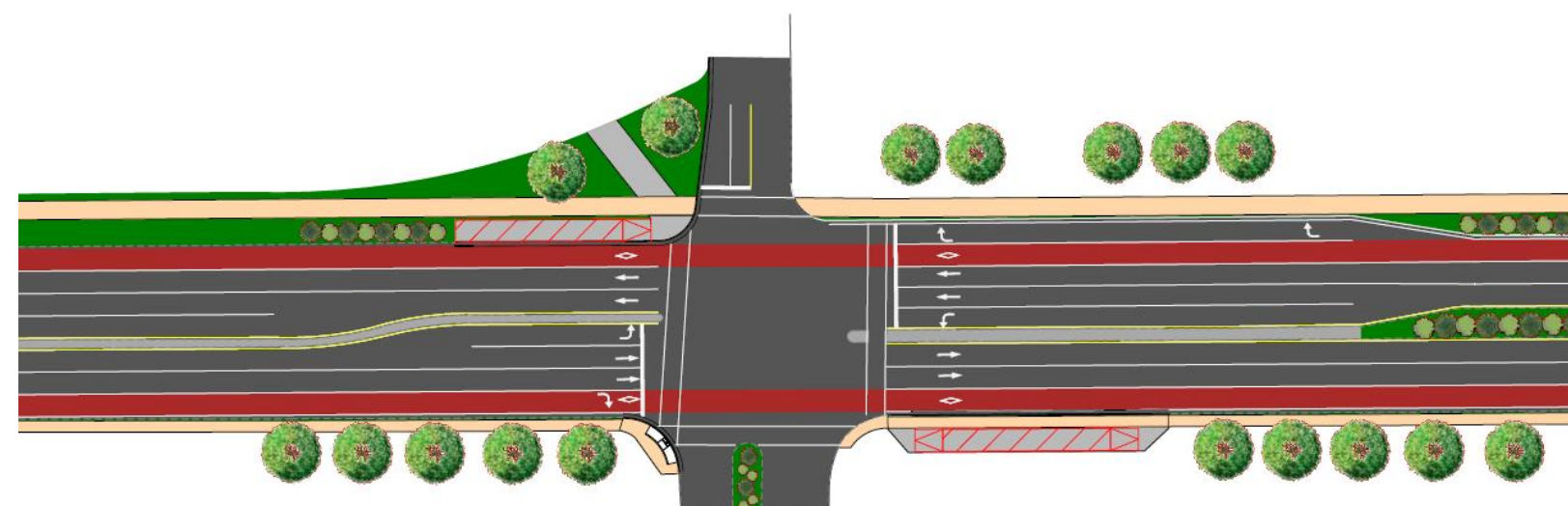
Vibrante y sostenible

- » Permanecen la mediana central y el **dosel de árboles**



Equidad

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



LEYENDA	
	Estación BRT
	Carriles de autobús y de giro
	Paisajismo y zonas verdes
	*Características del bordillo

Segmento 1: Tráfico mixto

Desde West End Alexandria hasta Jordan Street

CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle
- » Algunas áreas con vías de acceso comerciales
- » Algunas áreas de parada de autobuses junto a la acera

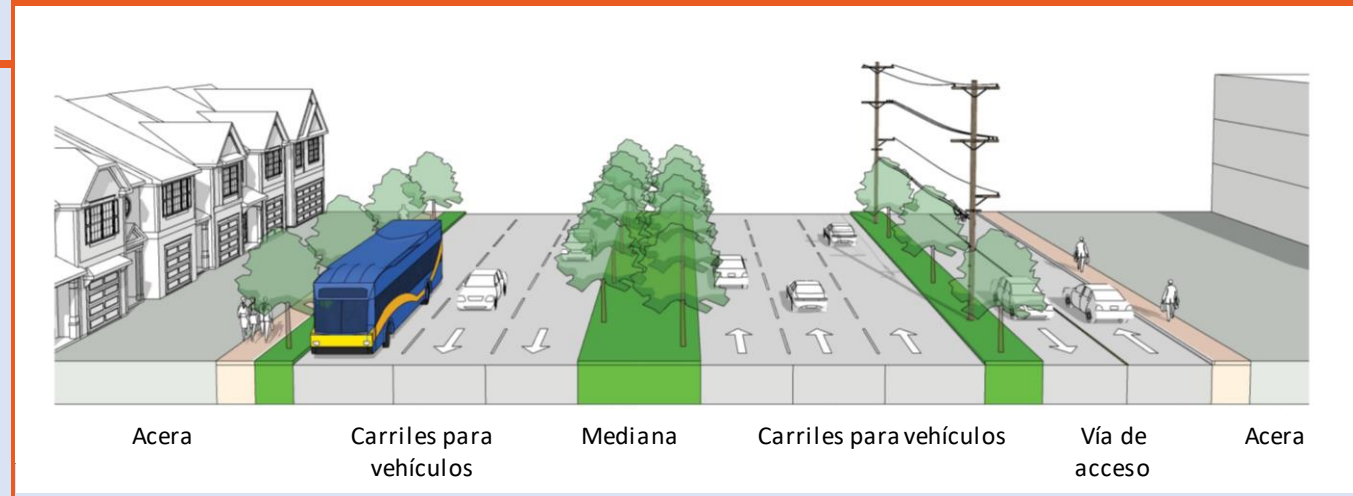
CONCEPTO

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » No hay carril exclusivo para autobuses en ninguna dirección
- » Sin cambios en la mediana
- » Oportunidad de reubicar unos servicios públicos al subterráneo

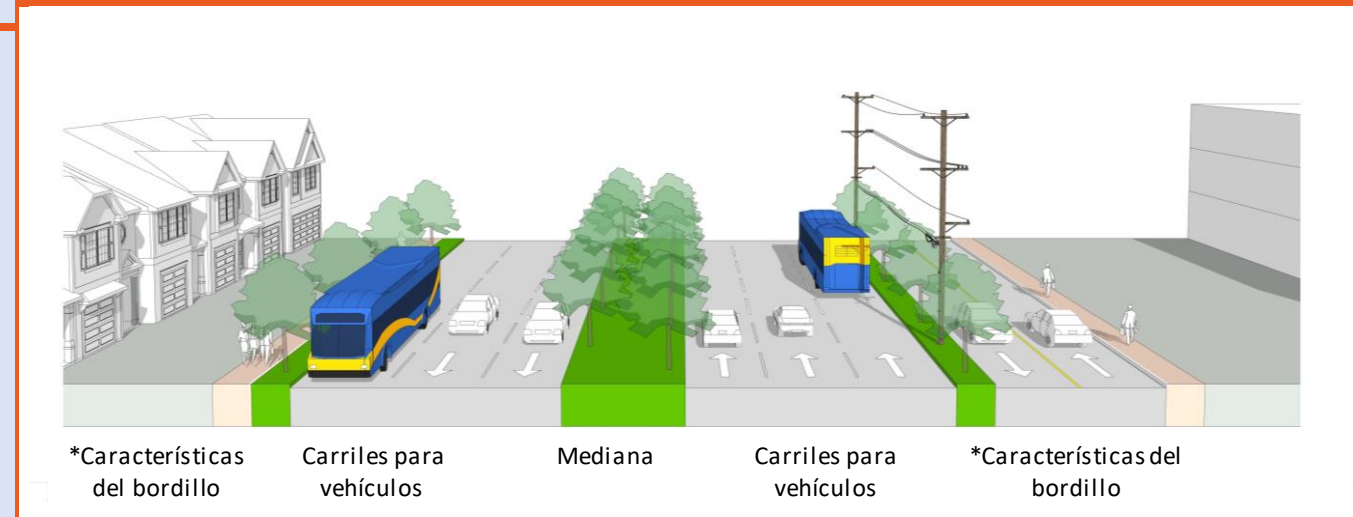
COMPENSACIONES CLAVE

- » Mejoras limitadas o reducidas en el funcionamiento y la confiabilidad del autobús
- » No hay cambios en la seguridad del vehículo en el corredor

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



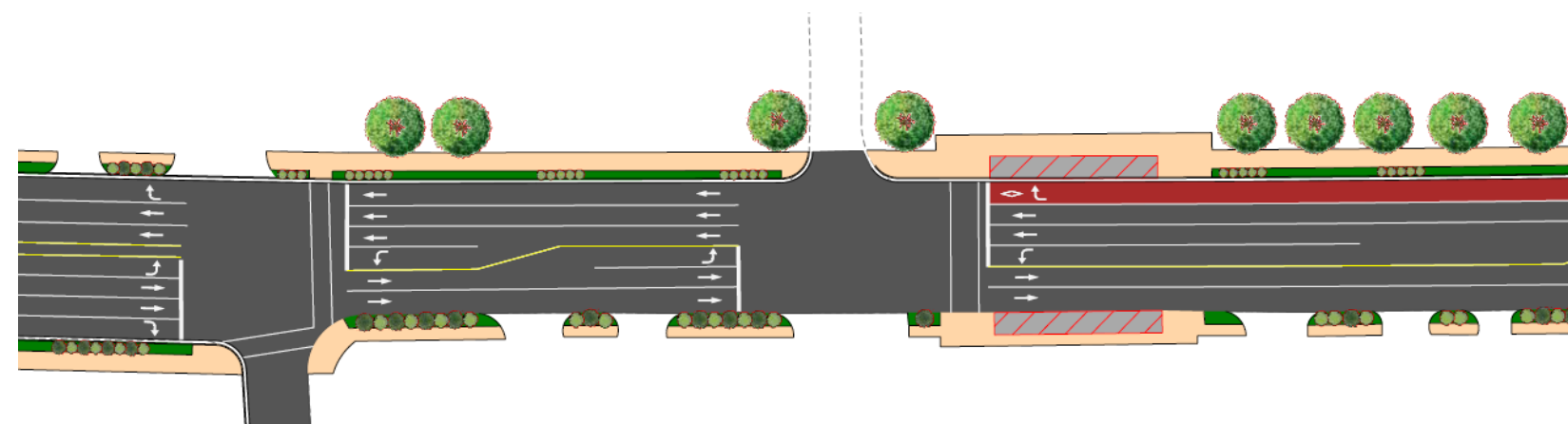
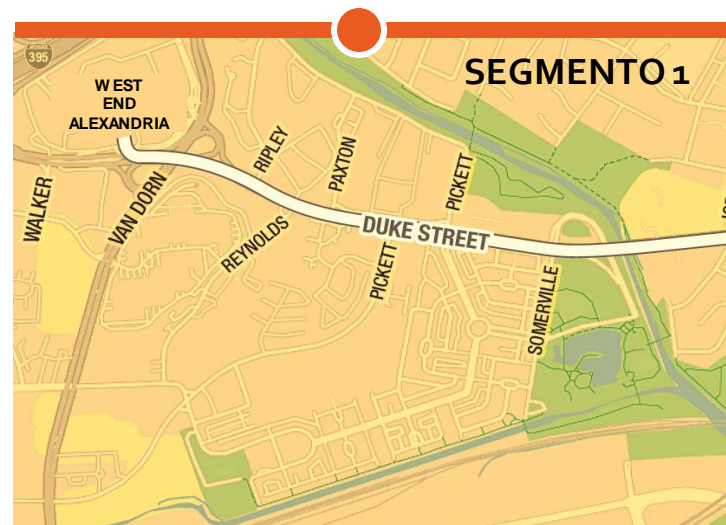
Vibrante y sostenible

- » Permanecen la mediana central y el **dorsel de árboles**



Equidad

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



LEYENDA	
	Estación BRT
	Carriles exclusivos para autobuses (salto de cola)
	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



Carriles de autobús y de giro en el bordillo



Tráfico mixto

Beneficios

Conveniente

Confiabilidad de los horarios de autobuses y la experiencia del usuario



Seguro

Seguridad de corredor e intersecciones



Duración del viaje en autobús*



Eficiente

Tiempo de viaje en vehículo*



Impactos

Efectos en la propiedad



Acceso comercial y residencial



Vibrante

Acceso a la intersección y 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.