

Segmento 3: Carriles central para autobuses

De Roth Street a la estación de metro King Street



CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle (acera norte a lo largo de la vía de acceso elevada)
- » Algunas áreas con vías de acceso
- Sharrows para bicicletas en la vía de acceso

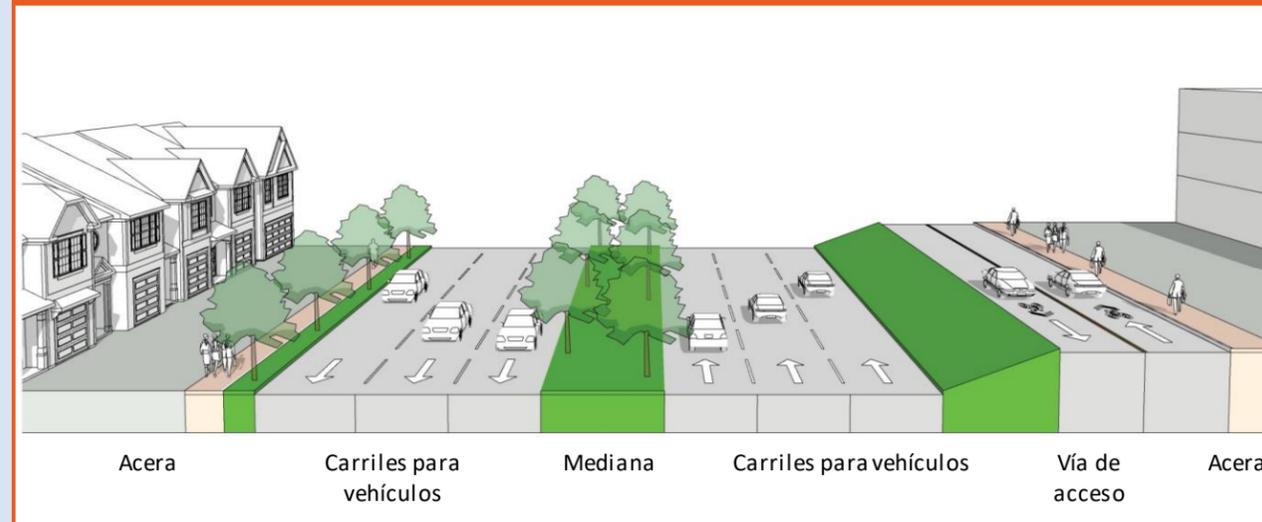
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación en dirección oeste
- » Tres carriles de circulación en dirección este
- » Un carril exclusivo para autobuses en cada dirección
- » Amortiguador mediano con espacio para elementos de jardinería y aguas pluviales

COMPENSACIONES CLAVE

- » Posible aumento del tiempo de viaje del vehículo

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 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



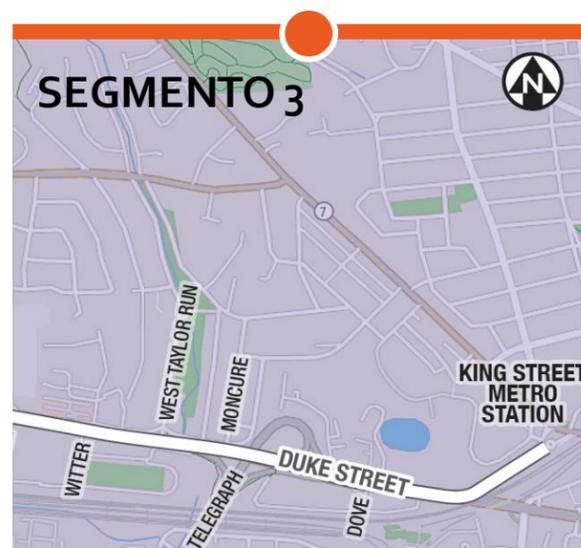
Vibrante y sostenible

- » Mayor área para **árboles, jardinería callejera 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 3: Autobús y carril de giro en el bordillo

De Roth Street a la estación de metro King Street



CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle (acera norte a lo largo de la vía de acceso elevada)
- » Algunas áreas con vías de acceso
- » Sharrows para bicicletas en la vía de acceso

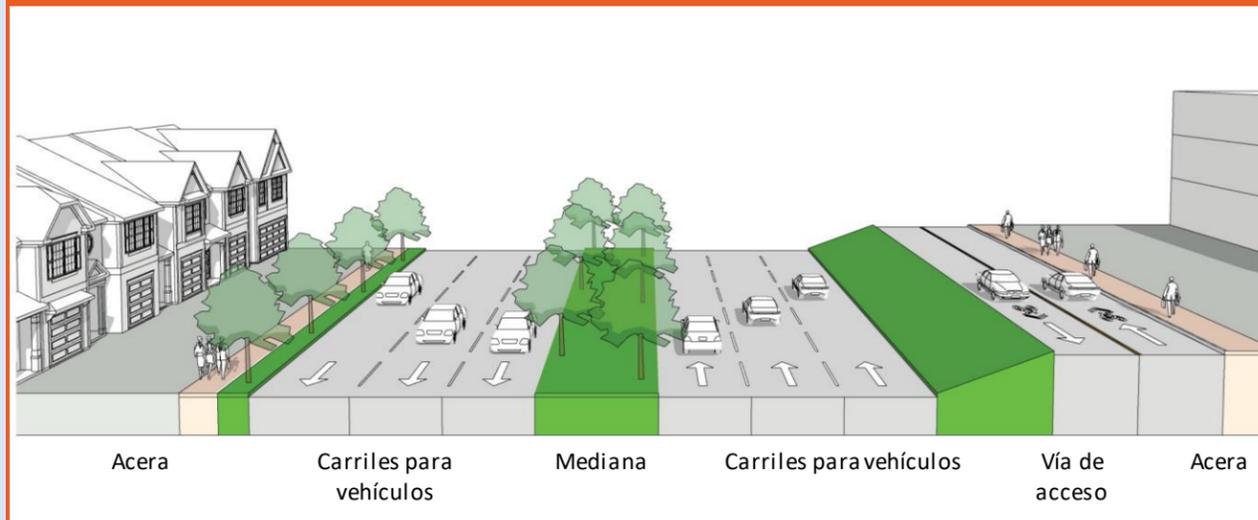
CONCEPTO

- » Dos carriles de circulación en dirección oeste
- » Tres carriles de circulación en dirección este
- » Carril exclusivo para autobuses en dirección
- » Sin cambios en la mediana

COMPENSACIONES CLAVE

- » Aumento potencial del tiempo de viaje del vehículo (hacia el oeste)

SECCIÓN TRANSVERSAL TÍPICA EXISTENTE



CONCEPTO DE CARRIL BUS Y DE GIRO



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

BENEFICIOS



Conveniente

- » El carril exclusivo para autobuses mejora la **fiabilidad del transporte** y la experiencia del usuario



Eficiente

- » El carril de tránsito exclusivo en la acera permite **ahorrar tiempo de viaje** a los pasajeros del autobús en dirección oeste



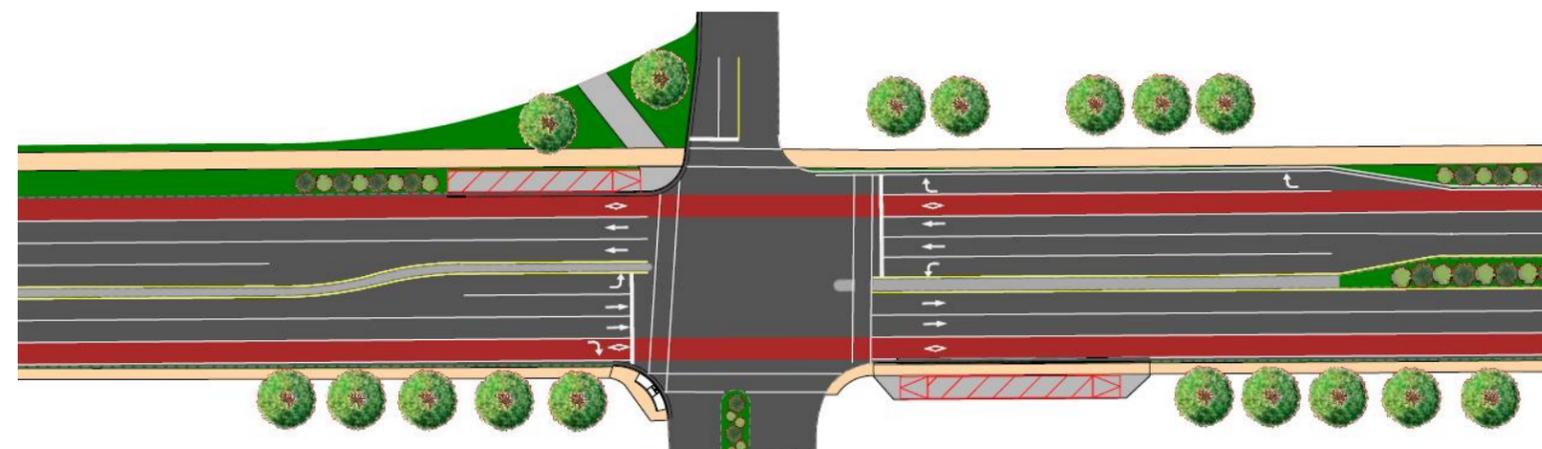
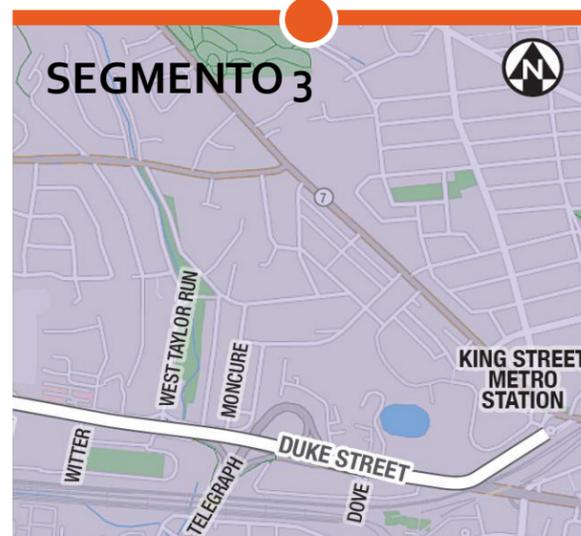
Seguro

- » Mejora de la **seguridad de los vehículos** al separar el tráfico de automóviles y de tránsito y reducir las áreas de conflicto



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

CORREDOR EXISTENTE

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » Mediana con árboles
- » Acera a ambos lados de la calle (acera norte a lo largo de la vía de acceso elevada)
- » Algunas áreas con vías de acceso
- » Sharrows para bicicletas existentes en la vía de acceso

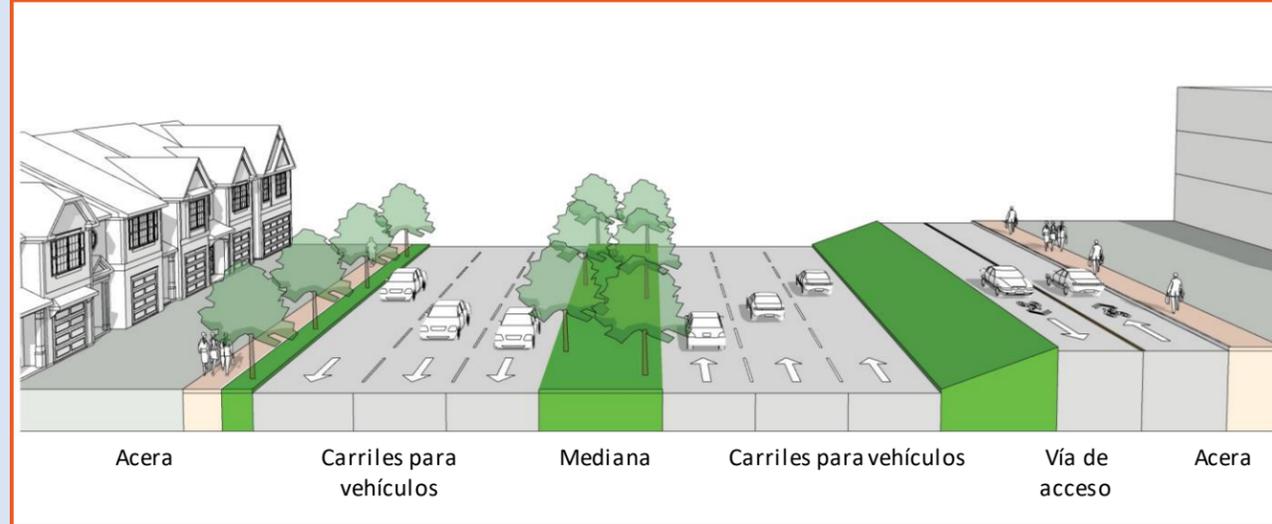
CONCEPTO

- » Tres vías de circulación en cada dirección
- » No hay carril exclusivo para autobuses en ninguna dirección
- » Sin cambios en la media
- » Áreas de vías alternativas en ubicaciones puntuales a lo largo del pasillo

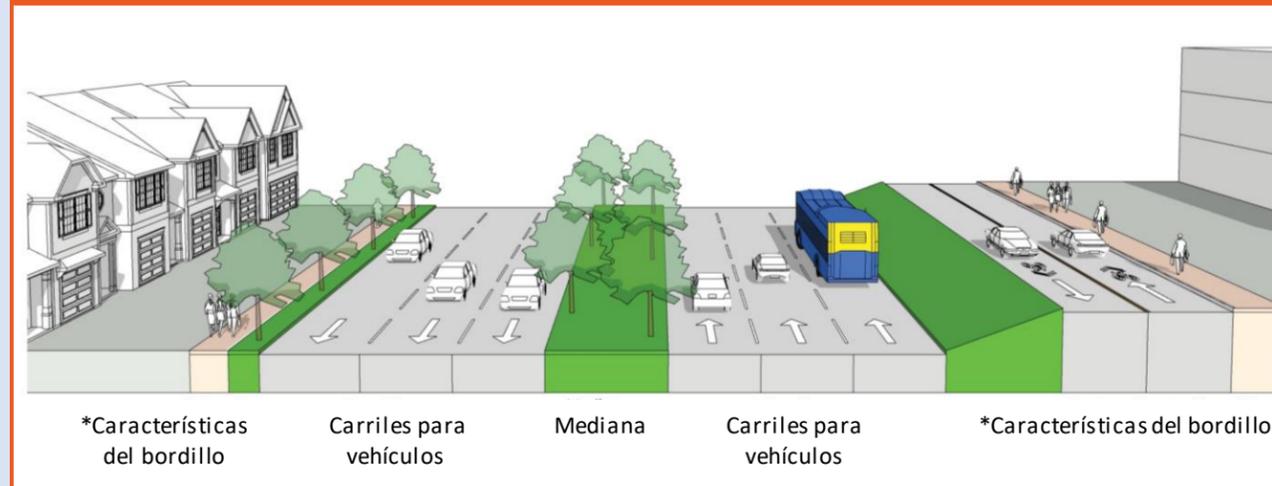
COMPENSACIONES CLAVE

- » Mejoras limitadas o reducidas en el funcionamiento y la confiabilidad del autobús
- » Mejoras limitadas en la seguridad de los vehículos 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 la señal de tránsito y las vías alternativas en las intersecciones mejoran la **confiabilidad del tránsito** y la experiencia



Seguro

- » Detecta mejoras en la **seguridad de los vehículos** separando el tráfico de automóviles y autobuses en las vías alternativas



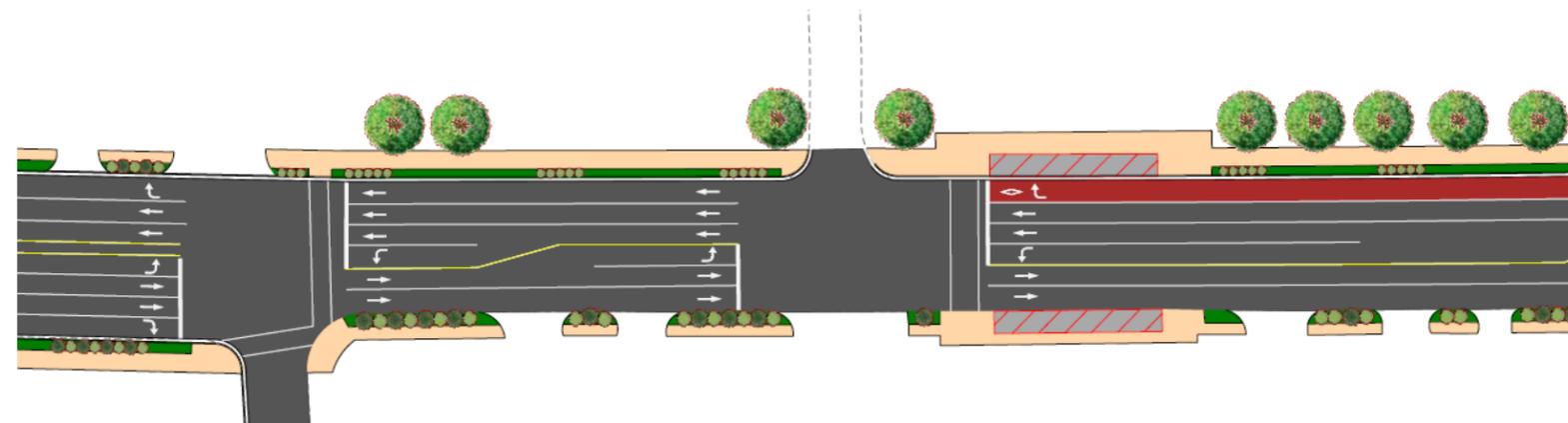
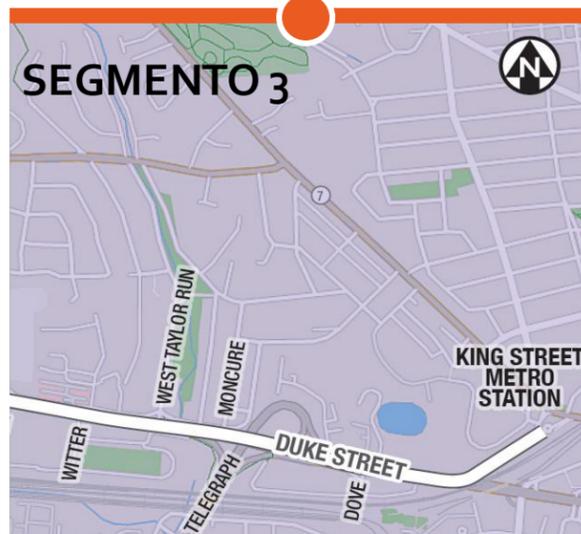
Vibrante y sostenible

- » 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 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

Eficiente

Duración del viaje en autobús*

Impactos

Vibrante

Tiempo de viaje en vehículo*

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.