

# 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

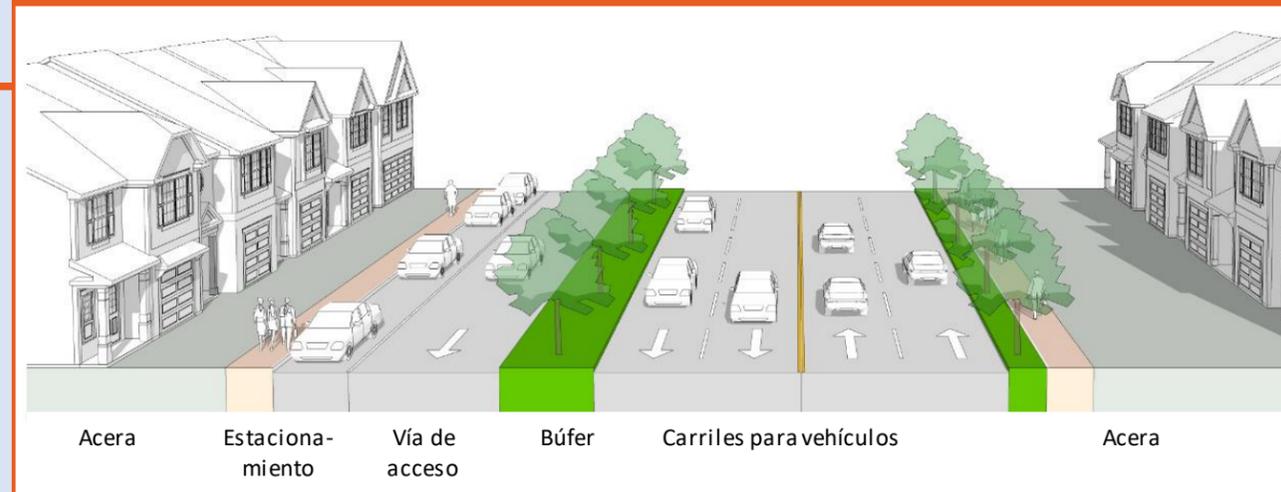
## CONCEPTO

- » 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

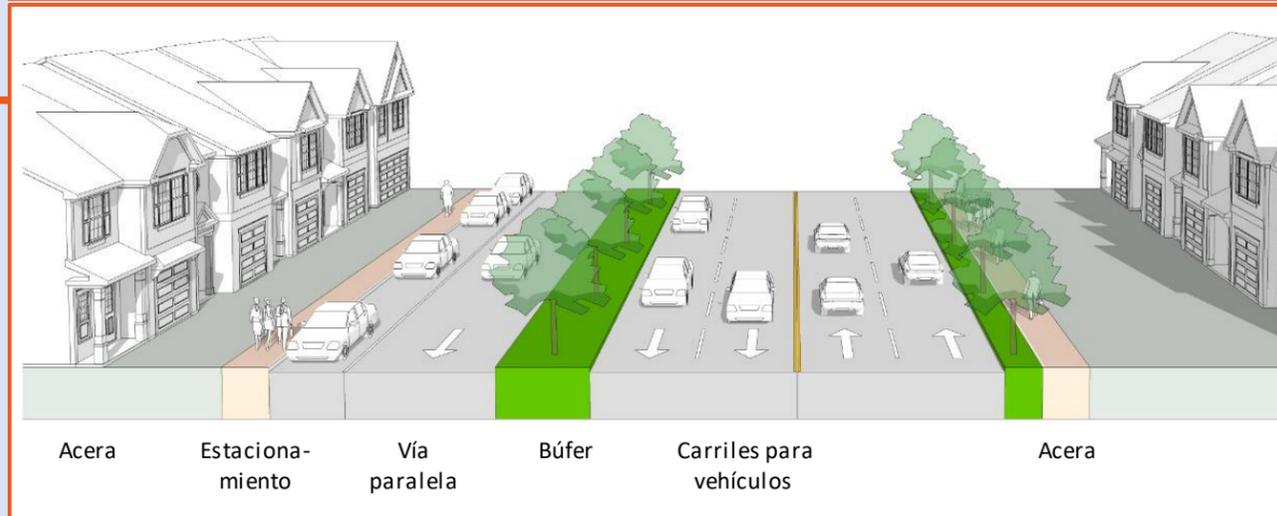
**CONCEPTO**

- » 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

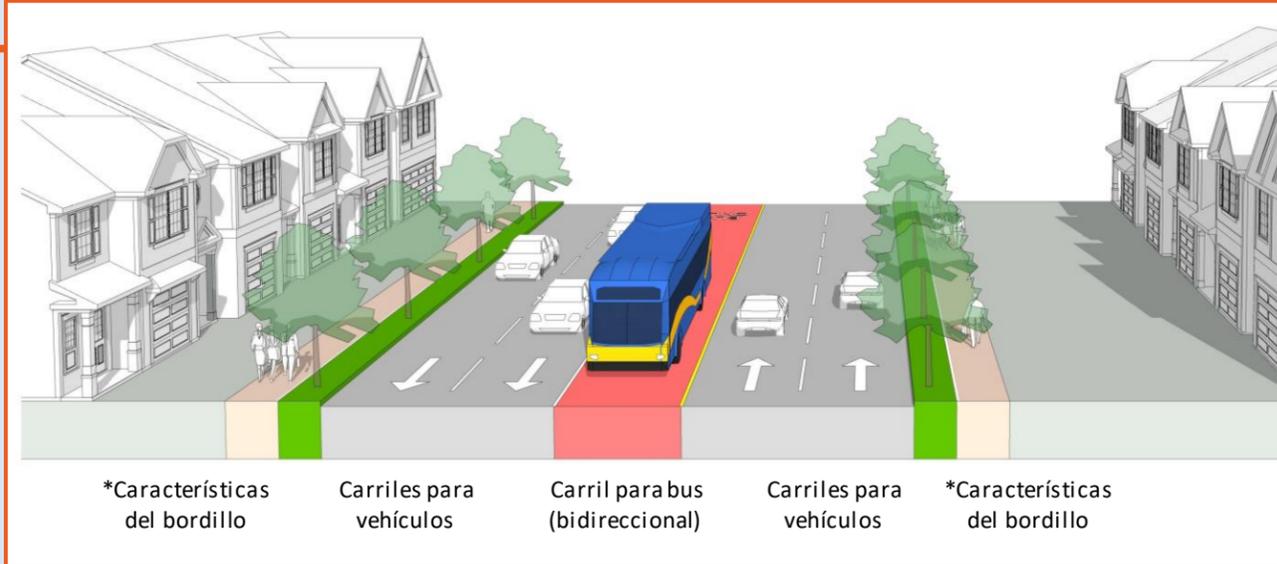
**COMPENSACIONES CLAVE**

- » 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



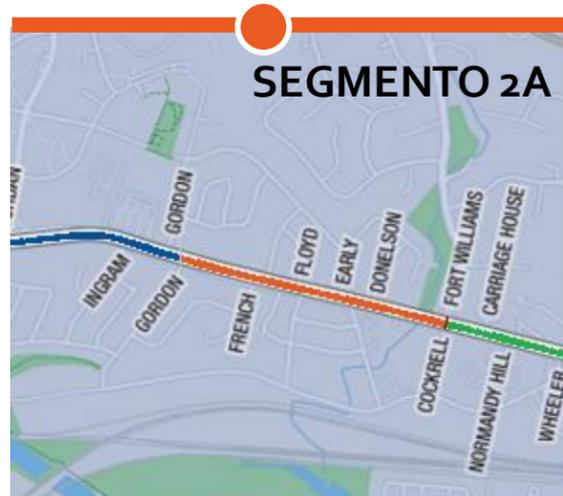
**Vibrante y sostenible**

- » 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

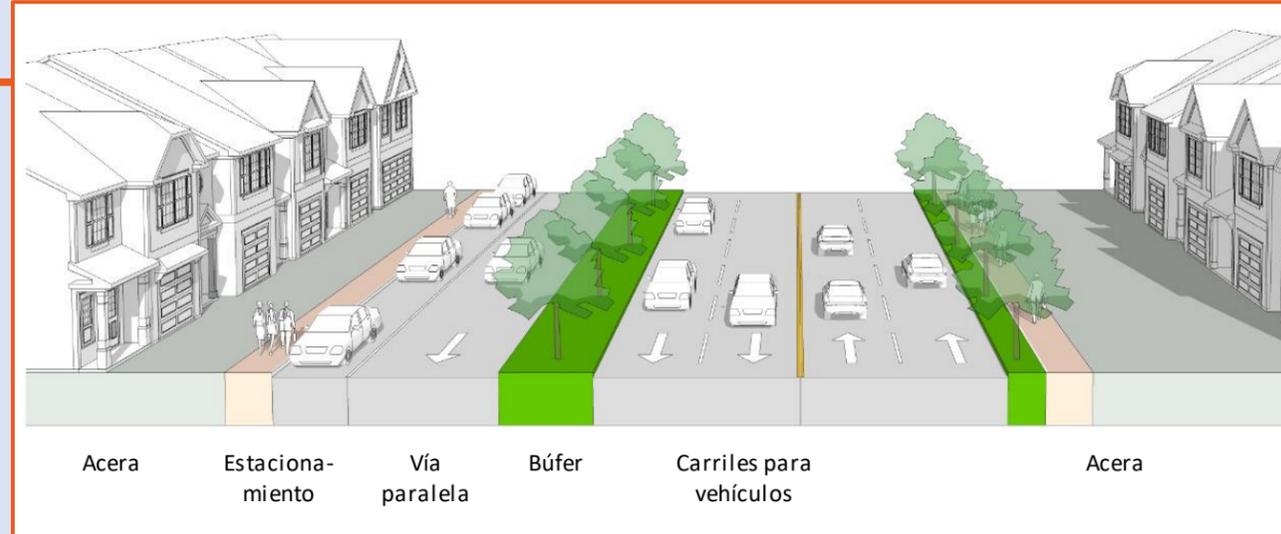
**CONCEPTO**

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

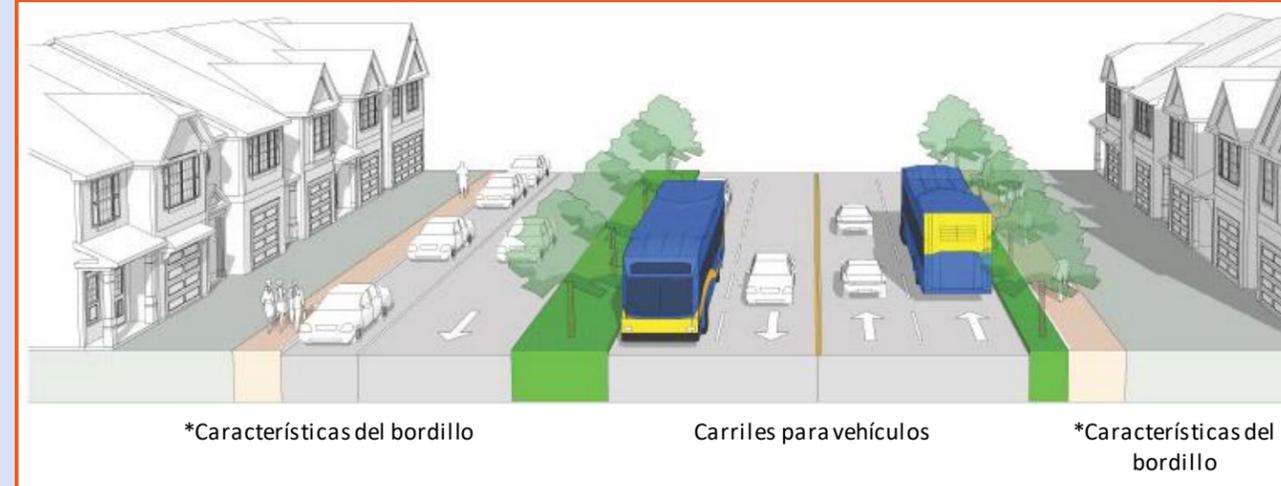
**COMPENSACIONES CLAVE**

- » 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**



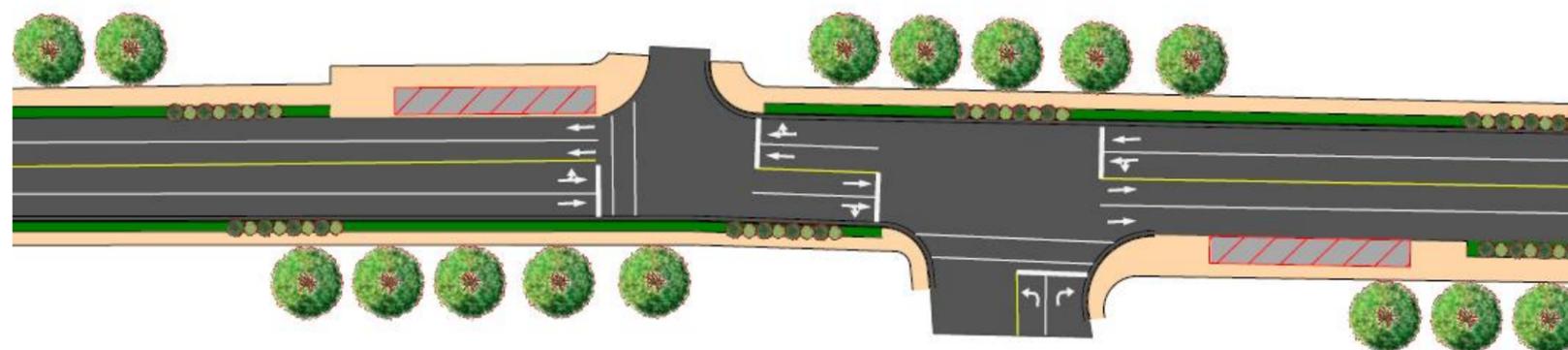
**Conveniente**

- » 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\*



**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.