



SR-710 Study

Fase de análisis de alternativas

ALTERNATIVA DE BUS RAPID TRANSIT (AUTOBÚS RÁPIDO) (BRT-6X) FICHA DESCRIPTIVA

DESCRIPCIÓN

La alternativa de Bus Rapid Transit (BRT) proporcionará servicio de autobuses de alta velocidad y alta frecuencia mediante la combinación de carriles de autobuses existentes, exclusivos y nuevos y carriles de tráfico mixto a destinos claves entre el este de Los Angeles y Pasadena/La Cañada Flintridge. Su objetivo es aumentar el servicio de tránsito y la conectividad. Cuando sea posible, los vehículos de BRT operarán en carriles exclusivos adyacentes a la acera, mientras se acomodan los carriles para bicicletas en los planes locales que proveen para ellos. La aportación y coordinación locales antes de su implementación serán cruciales para optimizar el rendimiento y minimizar los impactos a las comunidades circundantes. Existe una mínima o ninguna adquisición anticipada de propiedad.

DISEÑO INICIAL Y PLAN DE SERVICIO

Carriles exclusivos de autobús se crearían dentro de los actuales derechos de vía a través de una variedad de métodos que incluyen el repintado de calzadas, restricción del estacionamiento en la calle, y la reducción de medianas, avenidas y aceras. Los autobuses compartirían los carriles existentes con el otro tráfico en casos cuando no haya suficiente derecho de vía. A los vehículos de BRT se les daría prioridad de señal de tránsito. Características adicionales tales como el pago de tarifa fuera de bordo serán consideradas.

Los planes iniciales de concepto de servicio requieren sesenta autobuses articulados de 60 pies que operarían cada 10 minutos durante las horas pico y 20 minutos durante las horas no pico. La longitud de la ruta propuesta es de aproximadamente 14 millas, excluyendo la extensión potencial hasta el Jet Propulsion Laboratory (JPL) en La Cañada Flintridge. Las paradas de autobuses serían colocadas a intervalos de aproximadamente 1/2 milla en centros de actividad e intersecciones principales. La coordinación con el servicio de autobús existente y nuevas mejoras que eviten y/o minimicen estacionamiento y otros impactos potenciales han sido previstas.

Cuando se compara con el 2035 No-Construcción (o el estado básico) BRT-6X, con elementos de TSM, se

espera que se añadan casi 20,000 nuevos pasajeros en todo el sistema.

RUTA INICIAL PROPUESTA

El servicio desde Atlantic/Whittier (para transferencia a Metro Rapid 720) y la estación Atlantic de la Gold Line a Pasadena City College y al California Institute of Technology vía Atlantic Boulevard, Huntington Drive, Fair Oaks Avenue, Colorado Boulevard, y avenidas Lake y Hill ha sido propuesto. Servicio adicional a JPL ha sido también propuesto.

UBICACIONES PROPUESTAS DE PARADAS DE AUTOBUSES (18)

Atlantic Boulevard y Whittier Boulevard

Atlantic Boulevard entre Pomona y Beverly Blvds.

Atlantic Boulevard y Riggan Street

Atlantic Boulevard y Garvey Avenue

Atlantic Boulevard y Valley Avenue

Atlantic Boulevard y Main Street

Huntington Drive y Garfield Road

Huntington Drive y Marengo Avenue

Fair Oaks Avenue y Mission Street

Fair Oaks Avenue y Glenarm Street

Fair Oaks Avenue y California Boulevard

Fair Oaks Avenue y Del Mar Boulevard

Fair Oaks Avenue y Colorado Boulevard

Colorado Boulevard y Los Robles Avenue

Colorado Boulevard y Lake Avenue

California Boulevard y Lake Avenue

California Boulevard y Hill Avenue

Colorado Boulevard y Hill Avenue

TAREAS PRINCIPALES TERMINADAS:

EVALUACIONES AMBIENTALES INICIALES ✓

INGENIERÍA CONCEPTUAL ✓

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS ✓

