

CONSIDERACIONES DE DISEÑO PARA EL DIVISION TRANSIT PROJECT

En noviembre del 2016, el comité de dirección del proyecto de Metro, recomendó la Locally Preferred Alternative (LPA) para el nuevo Division Transit Project; el LPA identificó la ruta y locaciones de estaciones generales. Desde entonces, el equipo de diseño del proyecto ha sido explorando escenarios de diseño para las ubicaciones de las estaciones generales a lo largo del corredor de

15 millas, e identificando oportunidades y limitaciones, a través de cada vecindario y para todos los usos y usuarios de la calle. A medida que el equipo balancea el cumplimiento de los objetivos del proyecto establecidos a través del desarrollo del LPA con las oportunidades y limitaciones existentes a lo largo del corredor, varios factores se están considerando

BUSES

Autobuses articulados de 60-pies con todas las puertas disponibles para abordar

Los autobuses de 60 pies que se utilizarán para el Division Transit Project pueden caber 60% más personas que los autobuses de TriMet de 40 pies, lo que resulta en menos pasajeros pasados por los autobuses llenos, y menos atascos a lo largo del corredor. Las nuevas plataformas de estaciones serán diseñadas para acomodar tres puertas para abordar a los autobuses más largos, resultando en menos tiempo en las paradas y un tiempo de viaje más confiable, asegurando que los pasajeros lleguen a sus destinos más rápidamente.

Transit Signal Priority (TSP)

Los autobuses nuevos incluirán la última tecnología que comunica con señales de tráfico a través del corredor, ajustando el tiempo de señal para prolongar los ciclos de luces verdes y mover los autobuses dentro de las intersecciones. El equipo de diseño consideró cuidadosamente la colocación de la estación para maximizar la efectividad de TSP y evitar condiciones ineficaces cuando las estaciones están demasiado cercanas. Este enfoque en el rendimiento hace crucial la ubicación de la estación para un servicio más rápido y más confiable.



ESTACIONES

Espaciamiento de estaciones

El equipo estudió la colocación de las estaciones con un enfoque en la mejora de la confiabilidad del horario. Las estaciones del proyecto serán

un promedio de 1/3 millas de distancia, lo que resulta en un viaje más rápido a través del corredor, con menos congestión de tráfico y un servicio más confiable.

Paradas después de señales de tráfico

Un método importante para maximizar el efecto de la tecnología TSP en la confiabilidad de los horarios es colocar las estaciones más allá de la señal de tráfico. Los autobuses utilizarán TSP para manejar por las intersecciones eficientemente y para evitar la contribución a la congestión del tráfico.

Preservando usos de la calle Division

El acceso a las compañías y residencias existentes es una consideración importante para el proceso de diseño. Minimizar la necesidad de cerrar caminos de acceso o bloquear propiedades reduzca los

impactos y ahorra fondos limitados para otros usos del proyecto.

Consideraciones de utilidades

También es importante considerar la ubicación actual de los servicios públicos, tales como tuberías de gas, líneas de alcantarillado y grandes postes de utilidad. Evitando la reubicación de los servicios públicos: reduce los impactos financieros, ambientales y de uso de la tierra del proyecto.



SEGURIDAD Y TRANSPORTACIÓN ACTIVO

Alojamientos multimodales

La mayoría de las estaciones estarán ubicadas cerca de las intersecciones principales a lo largo del corredor, las consideraciones de diseño fueron hechos para coordinar las conexiones a la calle Division para los corredores de tránsito, ciclistas, peatones y conductores. El Portland Bureau of Transportation, tiene soluciones a corto plazo a lo largo de la calle Division desde la avenida 82 a los límites de la ciudad de Portland para reducir las velocidades, hacer más seguros los lugares para cruzar y mejorar las oportunidades de transportación

activa para los residentes y usuarios de esta parte de Division. Estos mejoramientos se coordinarán con el proyecto de Division Transit Project.

Proyectos futuros

El equipo de diseño continúa trabajando estrechamente con los socios del proyecto, incluyendo el Departamento de Transporte de Oregon, la Ciudad de Portland, el Condado de Multnomah, Metro y la Ciudad de Gresham, para asegurar que los impactos en y por proyectos futuros se tomen en consideración.

