



Programa de Autobús de Transporte Rápido de Phoenix

Reunión Pública sobre el Corredor de 35th Avenue y Van Buren Street



Básicos de BRT

¿Qué es el BRT?

El Autobús de Transporte Rápido – o BRT – es un servicio de autobús de alta capacidad que proporciona una experiencia de transporte rápida, confiable y conveniente... y esta nueva opción de tránsito está llegando a Phoenix.

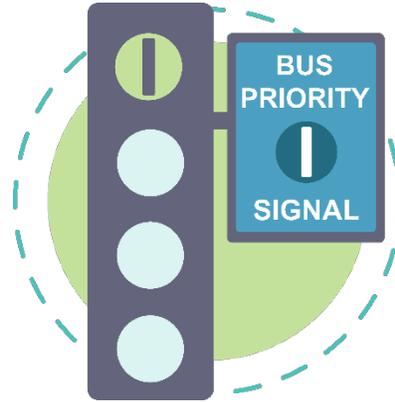
Elementos del BRT

BRT es único porque no hay estándares universales. Esto significa que se puede planificar y diseñar para satisfacer mejor las necesidades de nuestra comunidad. Sin embargo, hay seis elementos recurrentes que se encuentran en los sistemas BRT exitosos.

Básicos del BRT – Elementos



Cobro por adelantado



Mejoras en el punto de tránsito



Estaciones mejoradas



Autobuses personalizados



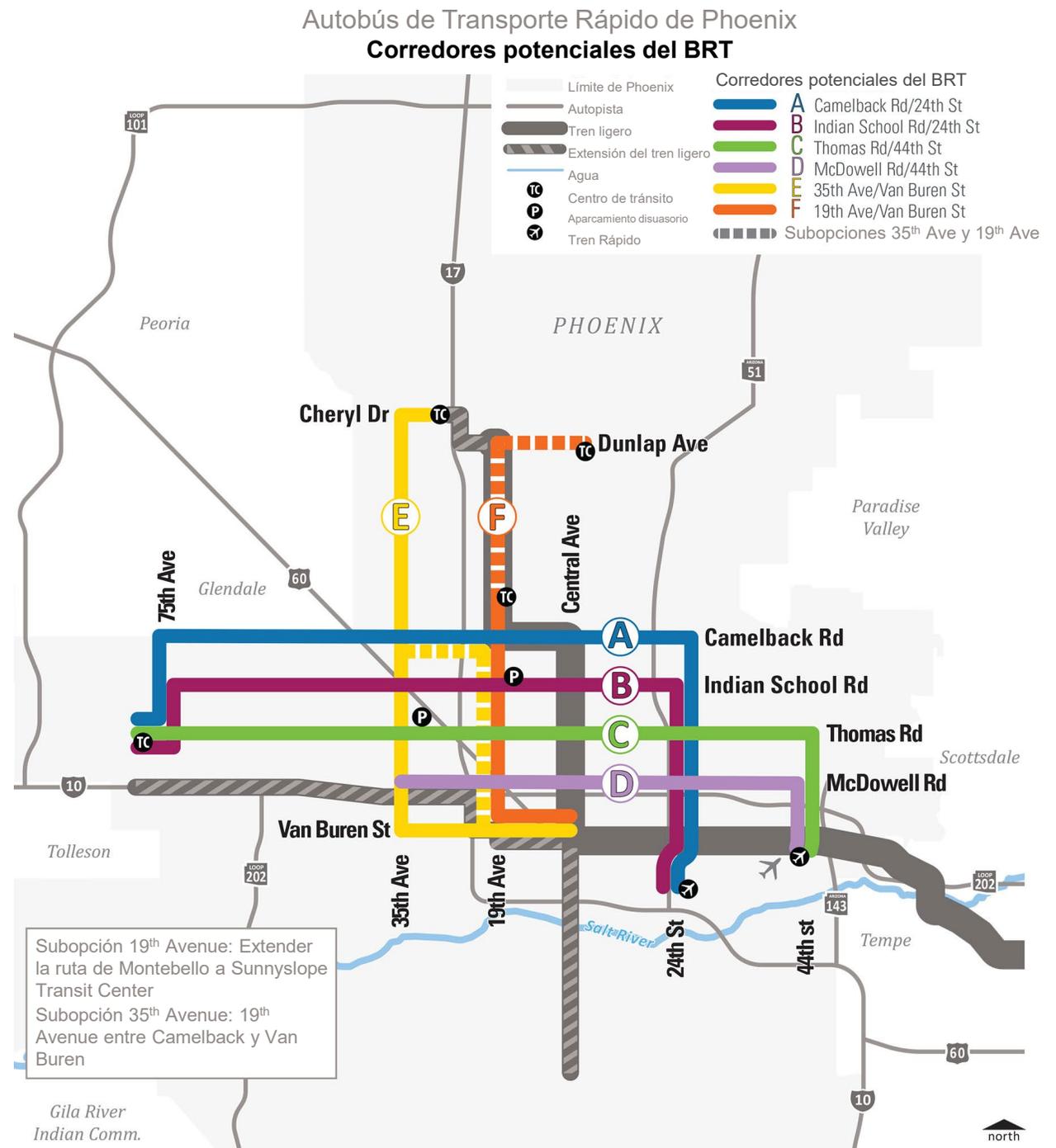
Carriles dedicados



Marca única

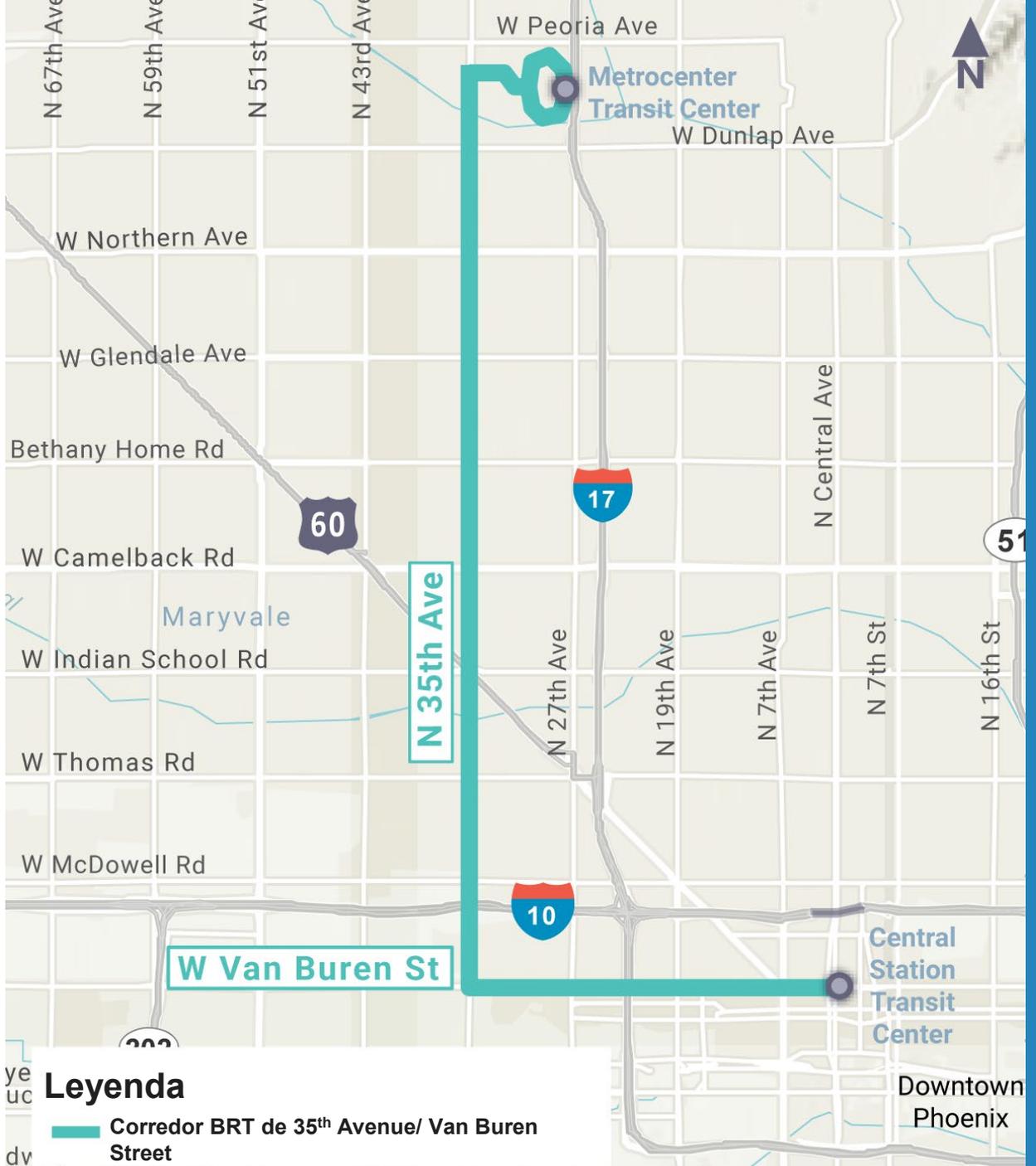
Dónde hemos estado

- En 2019, el equipo del proyecto reevaluó los corredores BRT identificados en el plan de Transporte 2050 (T2050).
- En 2020, el equipo completó un [análisis de tránsito](#) y 11 meses de alcance comunitario.
- En octubre de 2021, el Consejo de la Ciudad de Phoenix [aprobó por unanimidad](#) el corredor inicial de Autobús de Transporte Rápido de la **35th Avenue y la Van Buren Street**.



Donde Estamos Ahora

- En abril de 2022, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el Programa BRT de Phoenix para continuar la participación de la comunidad y las partes interesadas, el análisis de alternativas y los planes de diseño del 15 por ciento para el corredor inicial de BRT de la **35th Avenue y la Van Buren Street**.
- El Programa BRT actualmente está llevando a cabo un **Análisis de Alternativas** y desarrollando diseños conceptuales para este corredor.



El Corredor

35th Avenue y Van Buren Street

13.6 millas

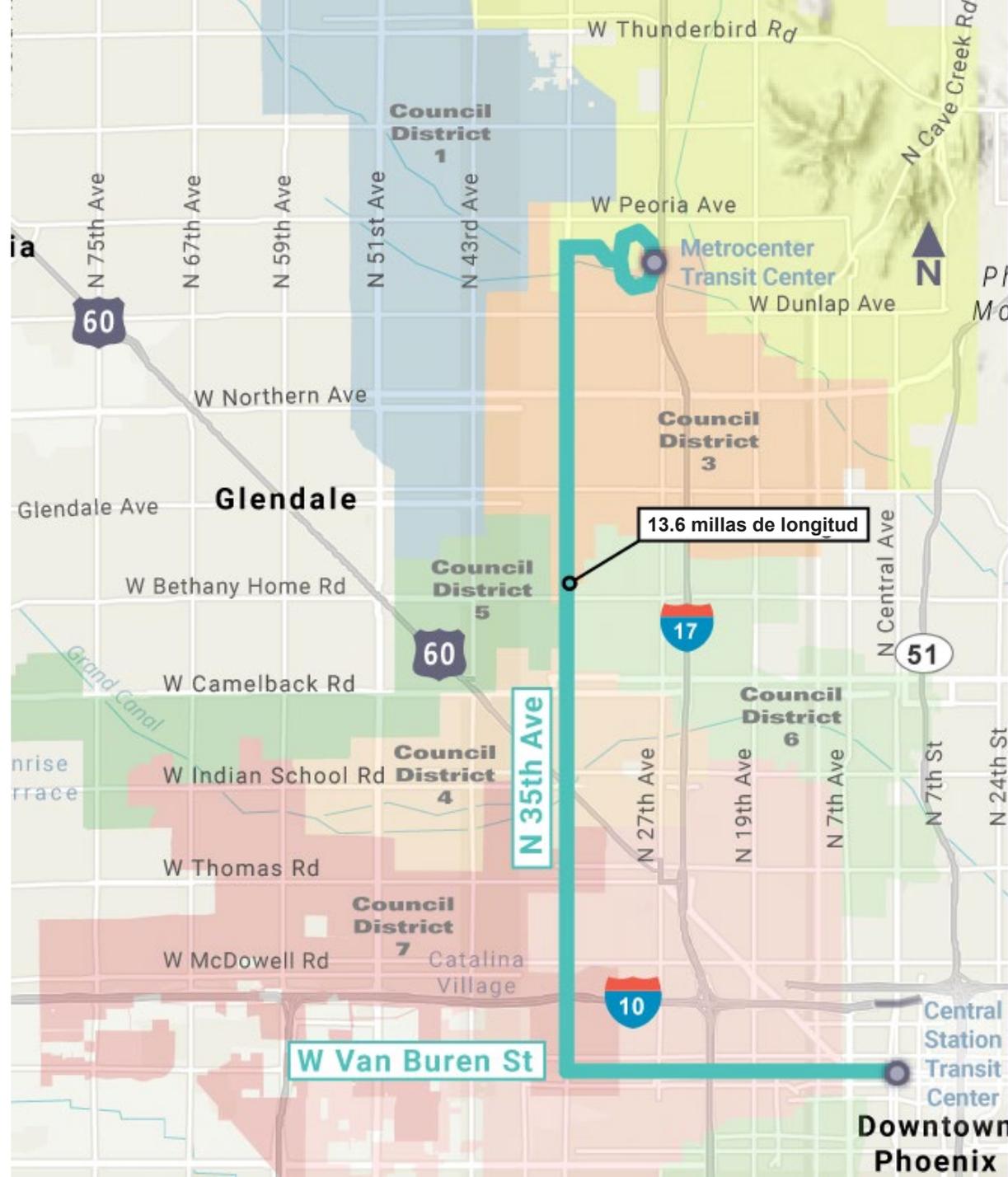
16 estaciones propuestas

44 intersecciones señalizadas

7 proyectos correlacionados

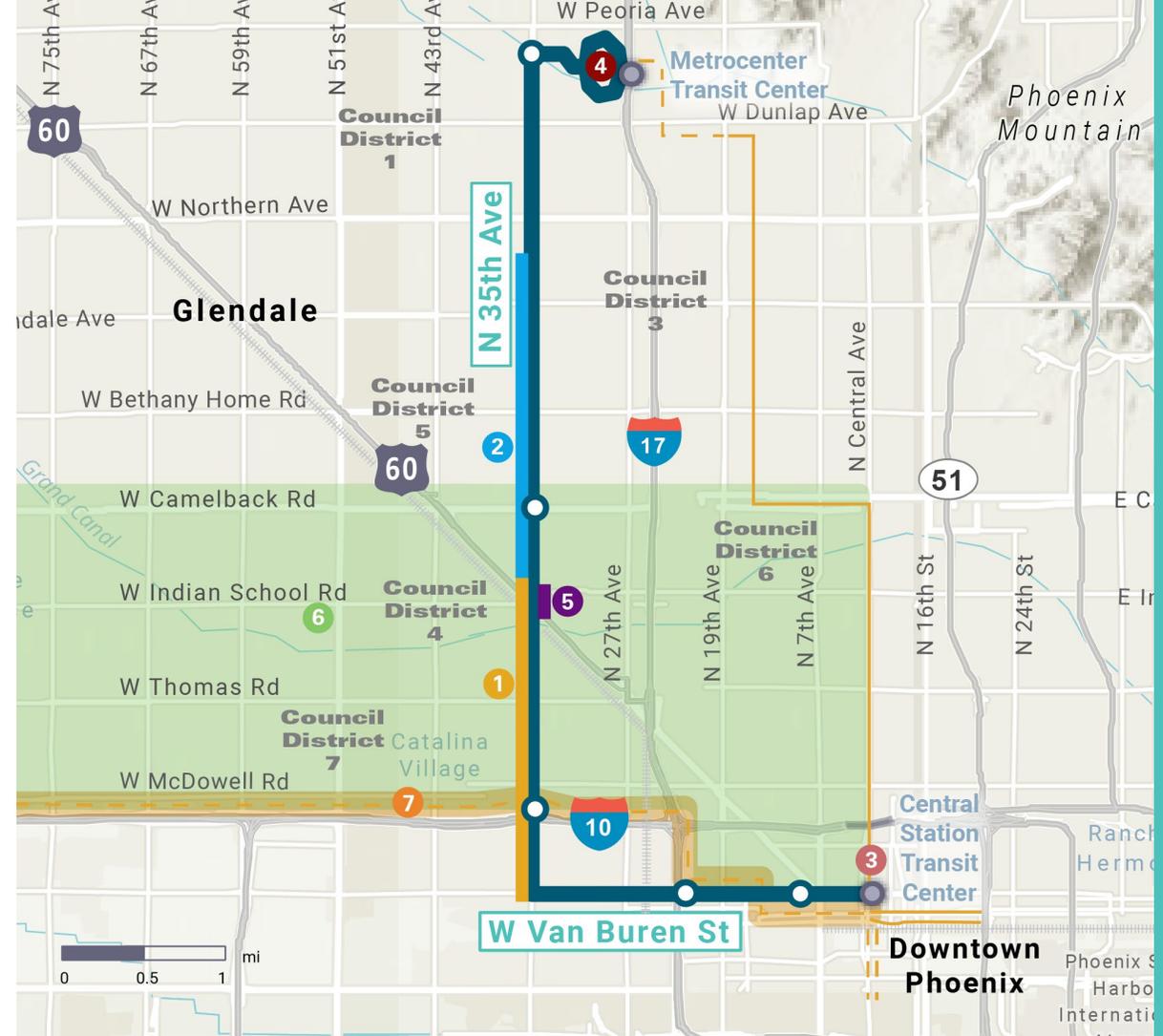
4 Distritos del Consejo de Phoenix (1, 4, 5, 7)

2 centros de transporte



Proyectos Concurrentes

1. SUBSIDIO BUILD Ciudad de Phoenix 35th Avenue
2. Mejoras de la 35th Avenue de la Ciudad de Phoenix
3. Desarrollo de la Estación Central
4. Centro de Tránsito Metrocenter de la Ciudad de Phoenix /Valley Metro
5. Estudio ADOT Grand 35
6. Valley Metro West Phoenix HCT AA
7. Valley Metro CapEx y 10WEST LRT



Proyectos Actuales

- | | | | |
|---|--|---|---------------------------------------|
| 1 | SUBSIDIO BUILD COP 35 TH Ave | 6 | VM West Phoenix HCT AA |
| 2 | Mejoras de la COP 35 th Ave – Fase I & II | 7 | VM CAPEX y 10WEST LRT |
| 3 | Desarrollo de la Estación Central COP | | 35 th Ave/Van Buren St BRT |
| 4 | Centro de Tránsito COP/VM Metrocenter | | Tren Ligero Existente |
| 5 | Estudio ADOT Grand 35 | | Tren Ligero Planificado |
| | | | Ferrovías |

Calendario del Programa BRT

ESTAMOS
AQUÍ



Participación de la comunidad y las partes interesadas

Fase I de Divulgación Comunitaria – Otoño 2022

Esto es lo que escuchamos de usted...



La frecuencia de transporte público es clave para mejorar el servicio y el uso del tránsito



La seguridad y la protección son esenciales



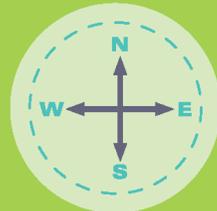
El acceso peatonal a las estaciones es crítico



Priorizar el **transporte público**



Implementar **carriles dedicados**



Ampliar **conexiones**

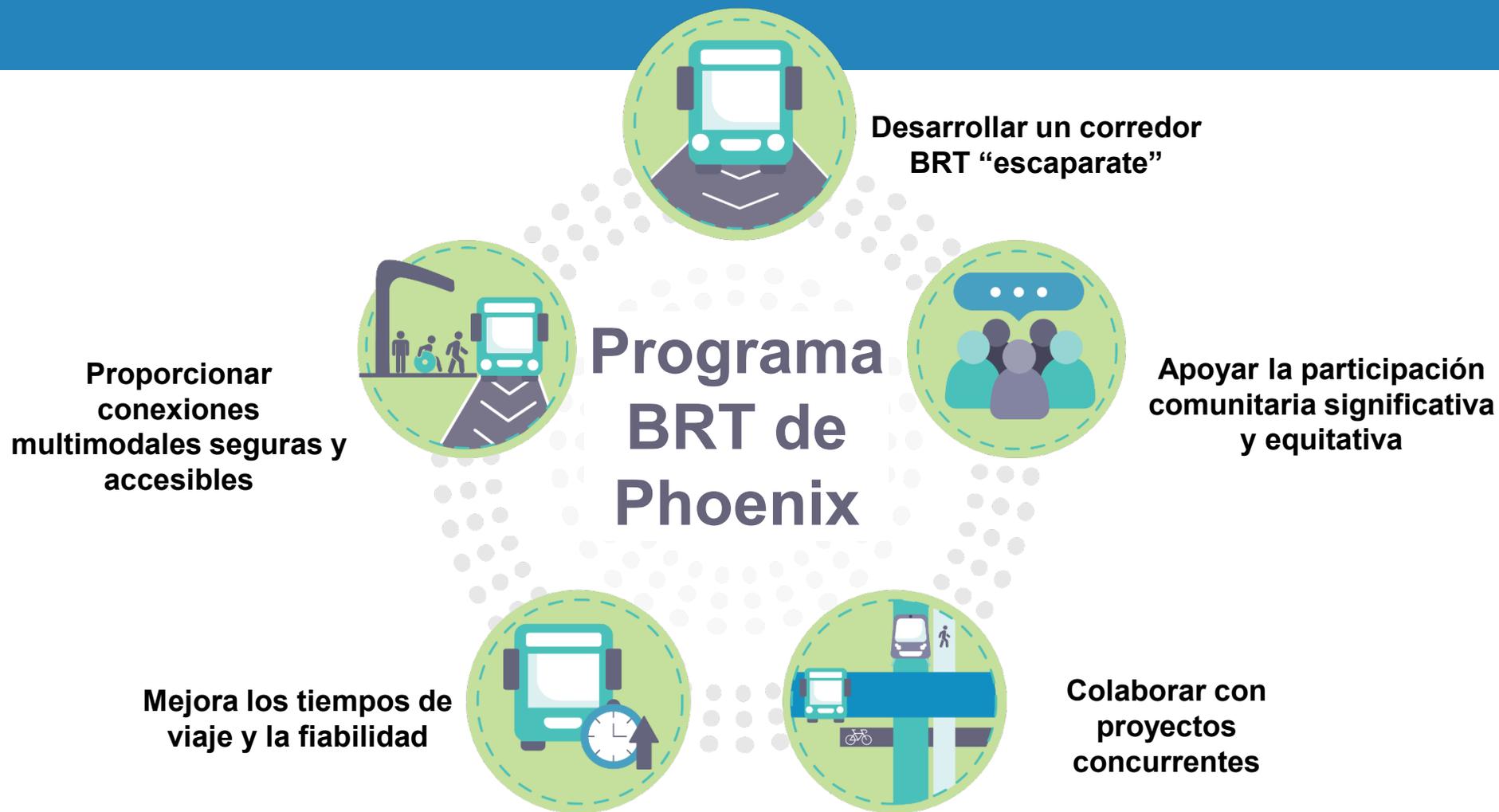


Apoyo general para el transporte rápido en autobús

Prioridades del Corredor del BRT

Le escuchamos...

A través de sus aportes, aportes de agencias y partes interesadas clave y análisis de tránsito temprano, identificamos cinco prioridades críticas que son la base de cómo desarrollamos el corredor de la 35th Avenue y la Van Buren Street.



Proceso para una Sección Transversal de BRT Recomendada



¿Cómo podría ser la carretera?

Hemos desarrollado cuatro secciones transversales iniciales como punto de partida: dos para un BRT de carrera central y dos para un BRT de carrera lateral.

Tanto para la carrera central como para la carrera lateral, consideramos lo que podría caber dentro de la carretera existente (Derecho de vía [ROW] BRT mínimo) y cómo podría verse si no hubiera restricciones en el ancho de la carretera (ROW BRT máximo).

ROW BRT mínimo:

Requiere muy pocas compras adicionales de propiedades.

ROW BRT máximo:

Requiere una gran cantidad de compras de propiedades adicionales.

Estos exploran ambos extremos del espectro, pero nos damos cuenta de que nuestra sección transversal BRT ideal está en algún punto intermedio.

¡Ahí es donde lo necesitamos a USTED!

¡Necesitamos su ayuda para evaluar las secciones transversales de BRT y decirnos lo que piensa!

Utilizaremos sus aportes a medida que refinamos las secciones transversales para satisfacer mejor las necesidades de la comunidad.

ROW mínimo vs. ROW máximo

ROW BRT mínimo:

Requiere muy pocas compras adicionales de propiedades.



ROW BRT máximo:

Requiere una gran cantidad de compras de propiedades adicionales.

Existente

Ninguno

Ninguno

Reducir carriles para vehículos

Más corta

Incluido

Incluido

Aceras

Carriles para bicicletas

Paisajismo

Carriles de uso general

Paso de Peatones

Estación BRT

Carriles de tránsito

Más amplio

Protegido

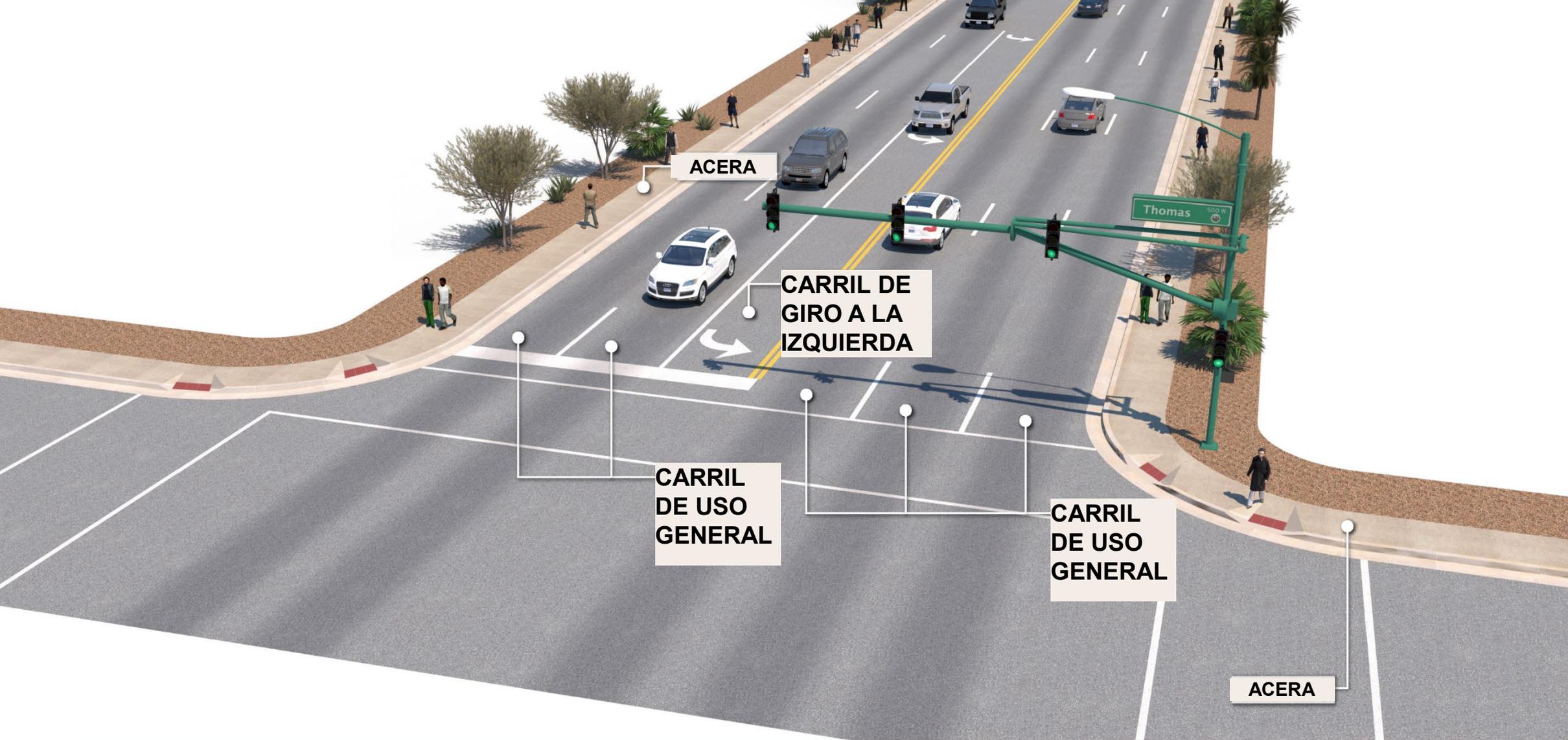
Más

Mantener múltiples carriles de

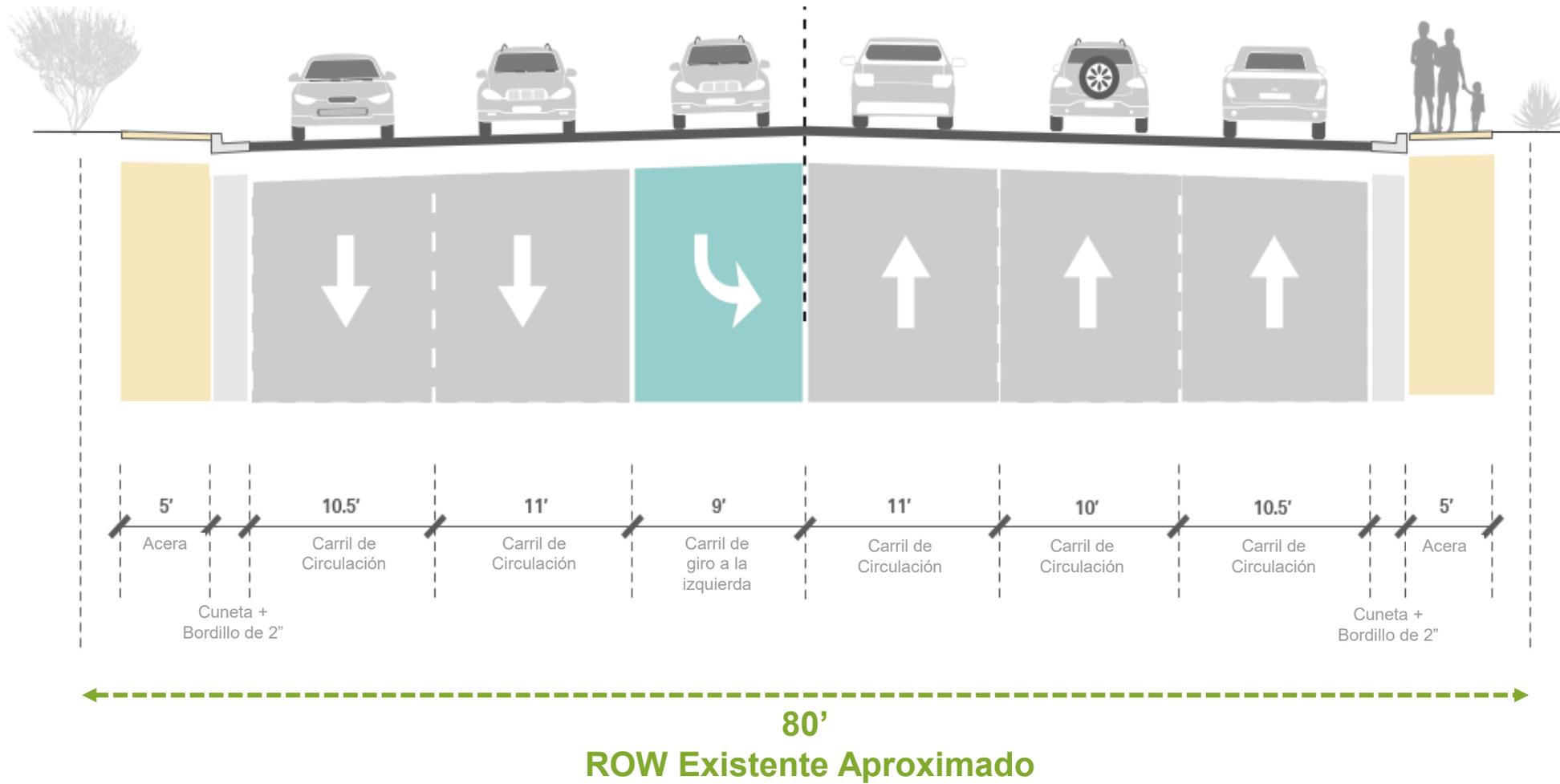
vehículos

Más larga

Incluido



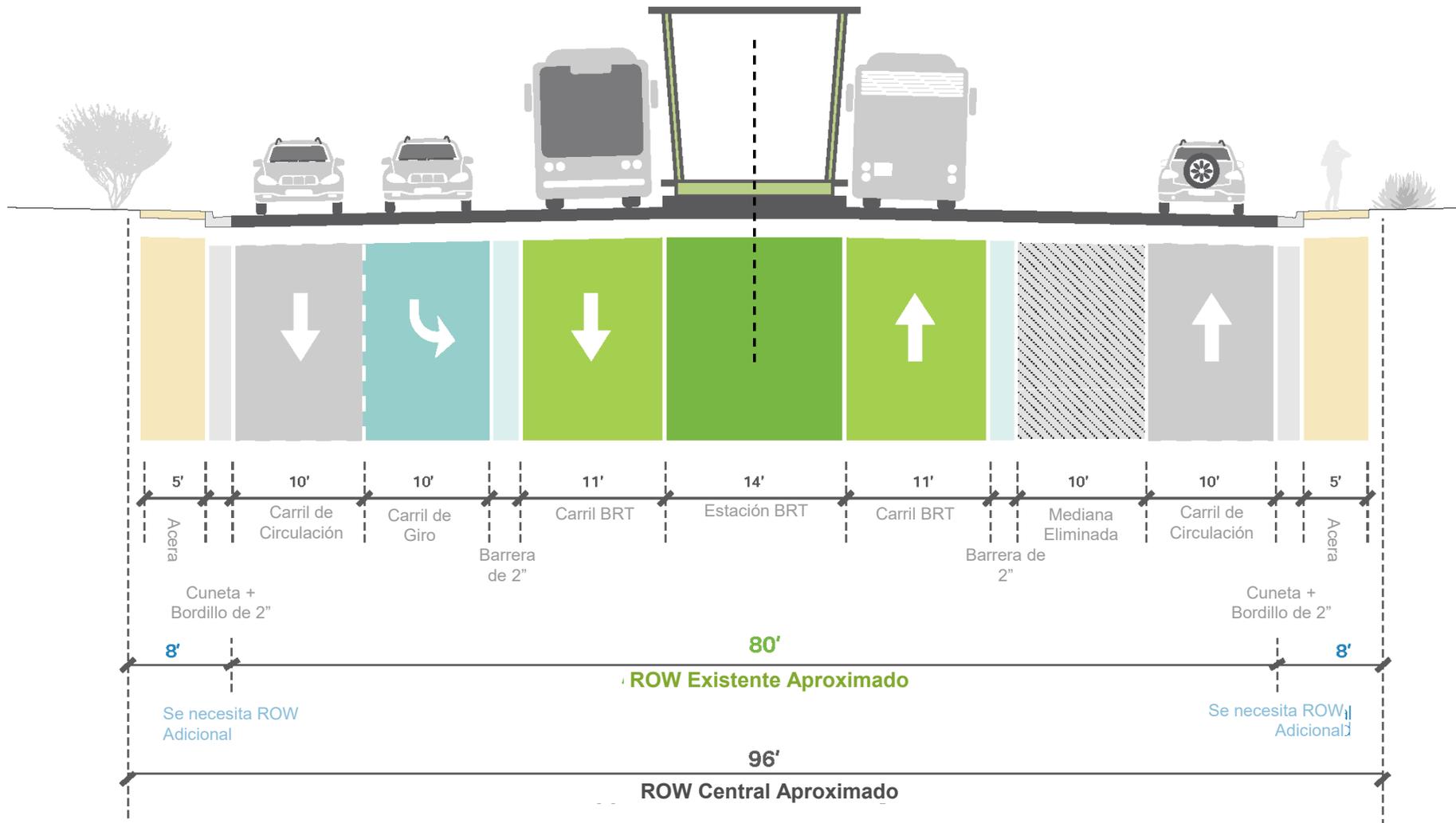
Carretera existente



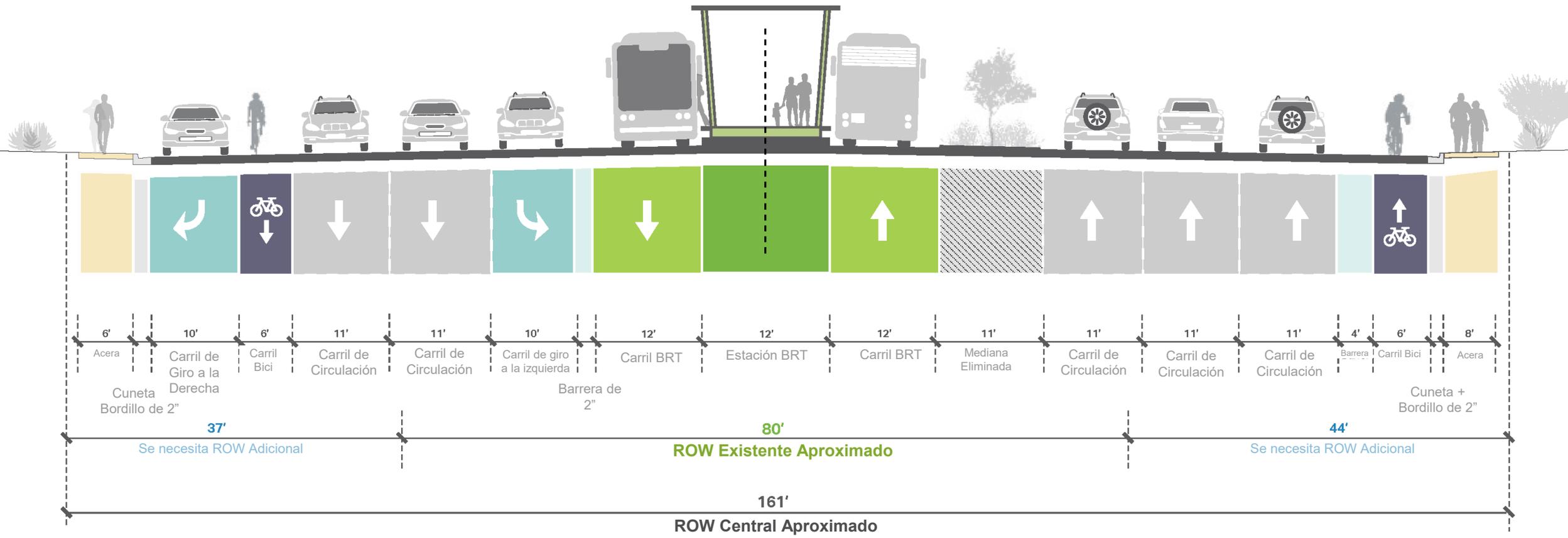
Carretera existente



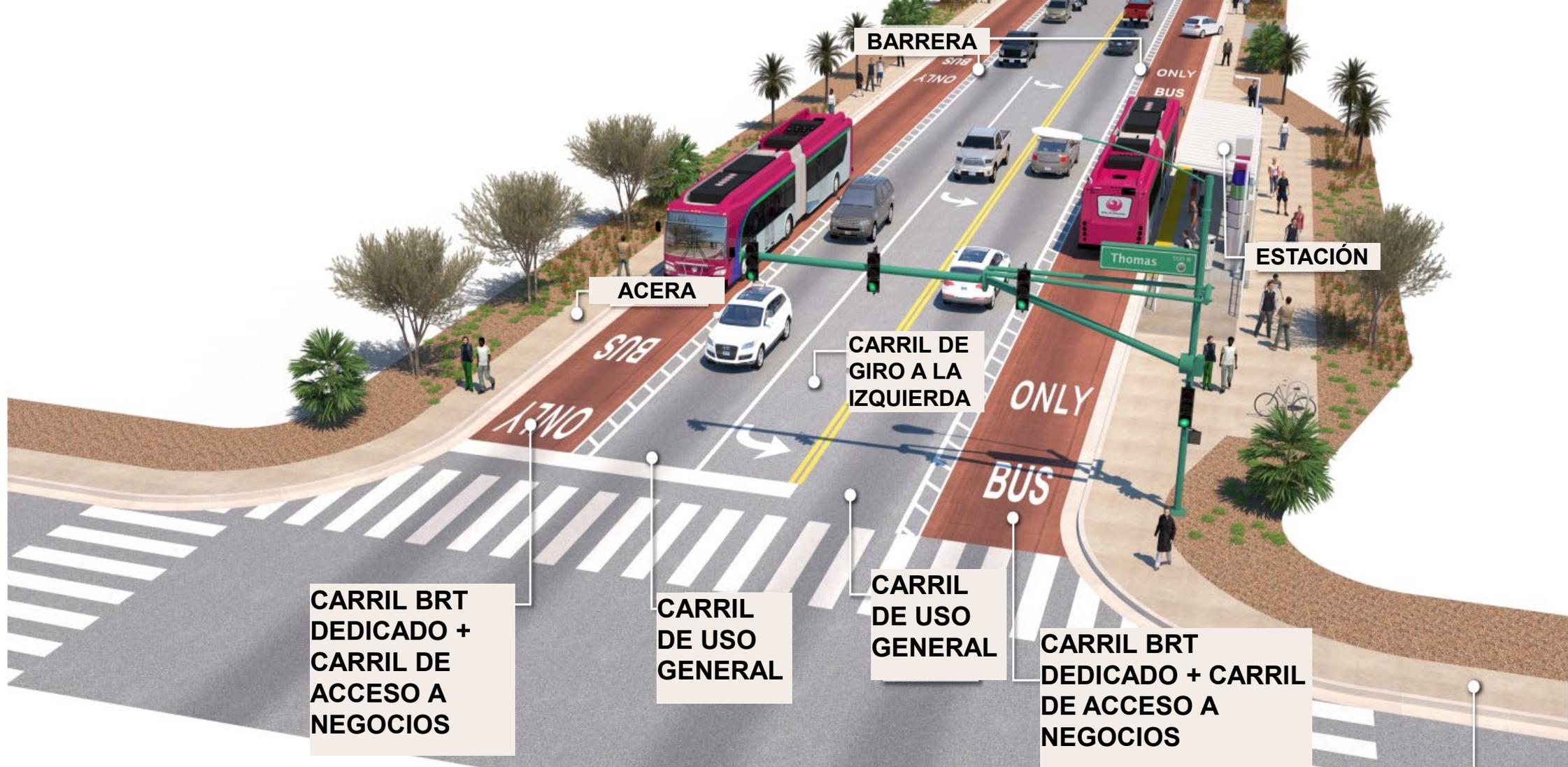
ROW BRT Mínimo: Carrera Central



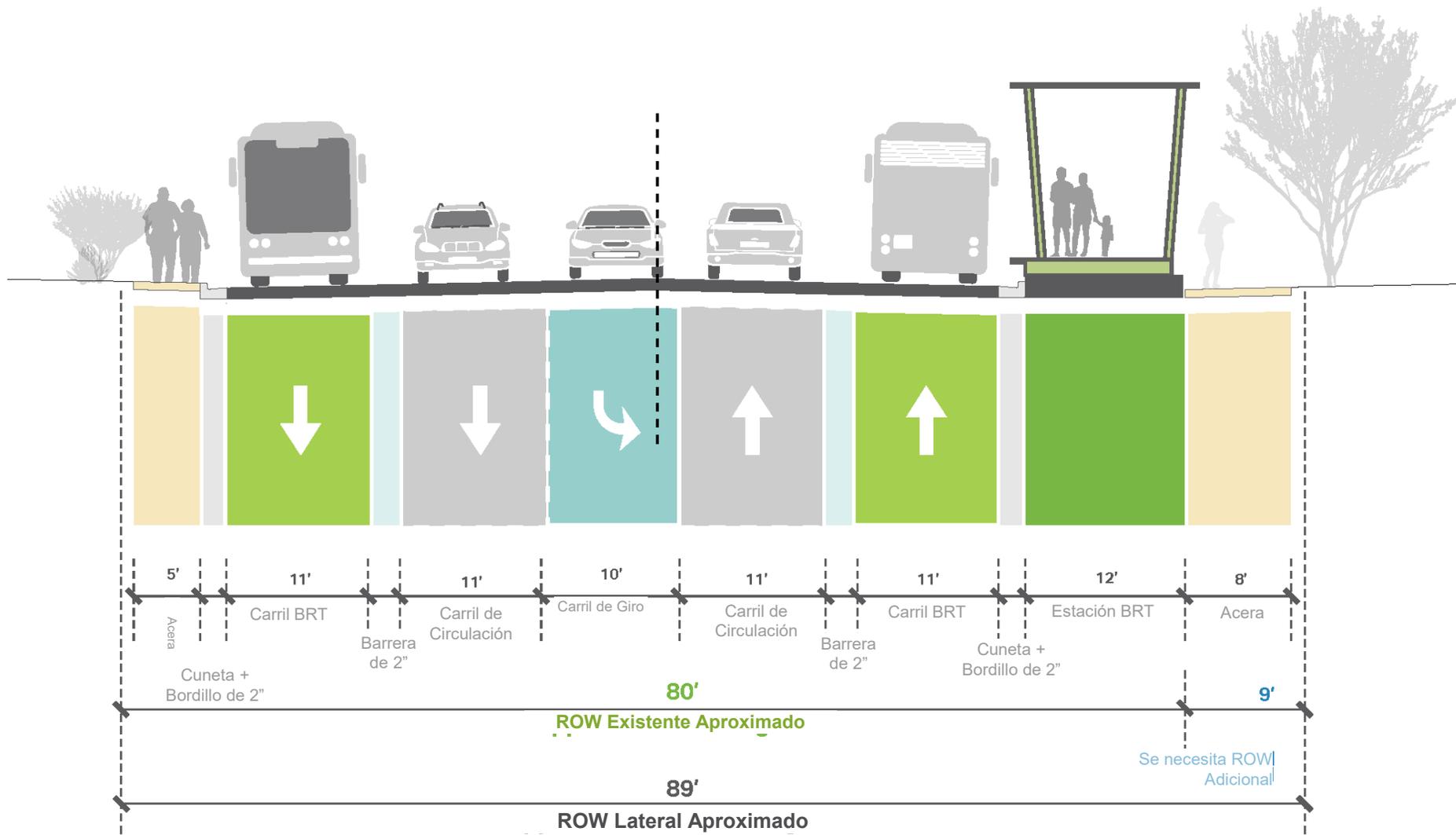
ROW BRT Mínimo: Carrera Central



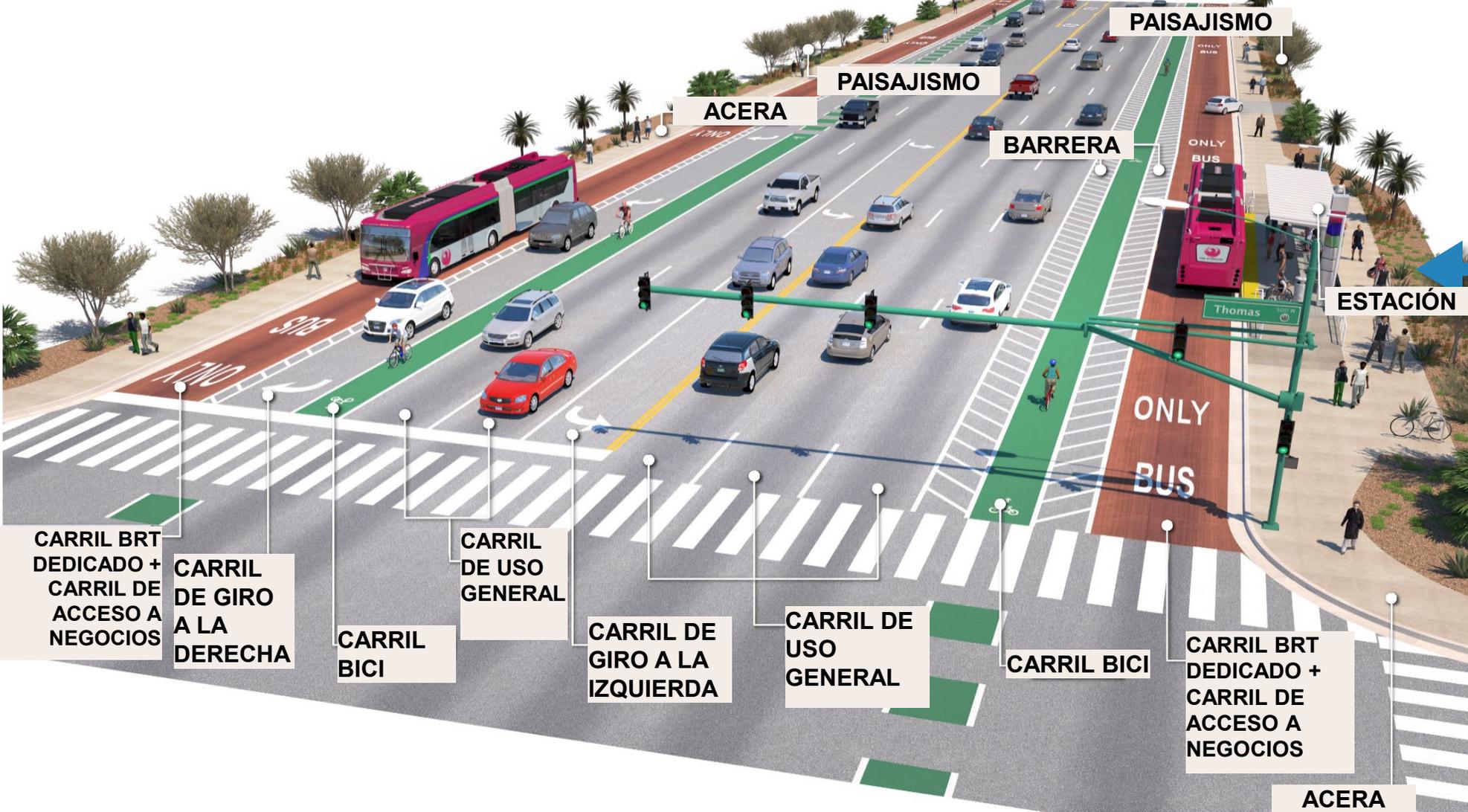
ROW BRT Máximo: Carrera Central



ROW BRT Mínimo: Carrera Lateral

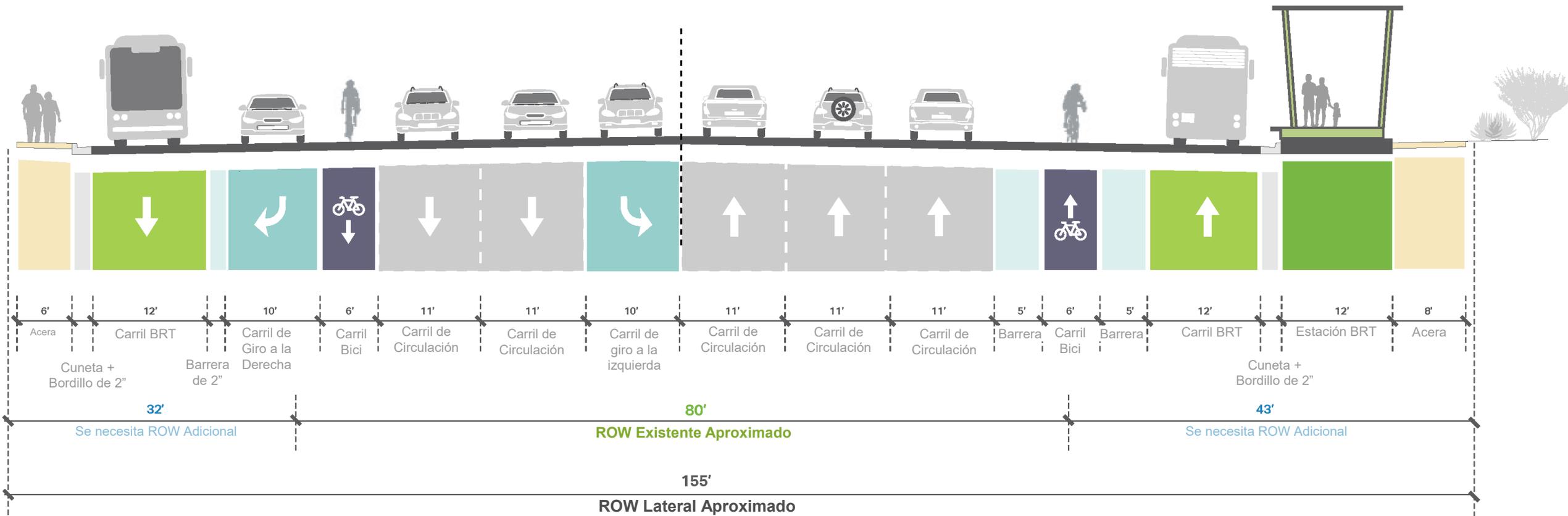


ROW BRT Mínimo: Carrera Lateral



Todos estos servicios no encajarán dentro del ROW existente, para minimizar el impacto en la propiedad privada, necesitamos su opinión sobre qué elementos son los más importantes para usted.

ROW BRT Máximo: Carrera Lateral



ROW BRT Máximo: Carrera Lateral

Consideraciones de Carrera Central vs. Carrera Lateral

Carrera Central

Permite solo autobuses BRT en los carriles de tránsito dedicados al centro, lo que crea tiempos de viaje de autobuses BRT más rápidos.

Los autobuses BRT solo usarían las estaciones centrales y los autobuses locales solo usarían sus paradas existentes.

Permite giros a la izquierda solo en las intersecciones señalizadas.

Proporciona un lugar seguro para que los peatones se detengan al cruzar la calle.

Carrera Lateral

Permite que tanto los autobuses BRT como los vehículos (o bicicletas) que giran a la derecha utilicen el carril lateral dedicado, lo que puede resultar en tiempos de viaje más lentos del autobús BRT.

Permite que los autobuses locales y los autobuses BRT utilicen las estaciones laterales.

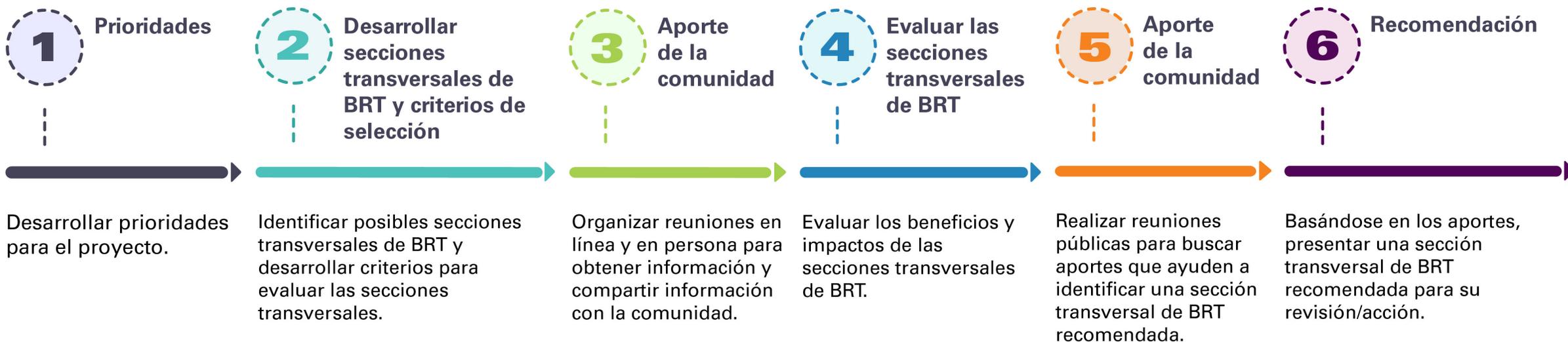
Crea múltiples conflictos con los caminos de entrada, pero mantiene la mediana de giros a la izquierda en todo el pasillo.

Crea una distancia más larga para los peatones que cruzan la calle en las intersecciones, pero permite el abordaje directo desde la acera.

¿Cómo evaluaremos?

CRITERIOS	ENFOQUE
Tiempo de Viaje (<i>durante las horas pico</i>)	<ul style="list-style-type: none">• Minutos de tiempo de viaje en tránsito• Minutos de tiempo de viaje del vehículo personal
Conexiones para peatones y bicicletas	<ul style="list-style-type: none">• Acceso a las estaciones de BRT
Compatibilidad de Red de Tránsito	<ul style="list-style-type: none">• Compatibilidad con el servicio de autobús local existente• Conectividad a otros tránsitos de alta capacidad
Pasajero	<ul style="list-style-type: none">• Promedio de usuarios diarios (días laborables)
Operaciones de Tráfico	<ul style="list-style-type: none">• Retrasos del vehículo por hora• Número de personas que viajan por el corredor• Comprender los impactos del tráfico en las calles circundantes
Derecho de paso	<ul style="list-style-type: none">• Número de tomas totales de propiedad (parcela completa)• Número de tomas parciales (parte de una parcela)
Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none">• Número de plazas de aparcamiento
Acceso	<ul style="list-style-type: none">• Número de puntos de acceso a la propiedad afectados• Número de movimientos de giro a la izquierda/derecha afectados
Costos Conceptuales	<ul style="list-style-type: none">• Costo estimado de las mejoras
Participación de la Comunidad	<ul style="list-style-type: none">• Preferencia comunitaria por la mejora del tránsito

Próximos pasos



Próximos pasos

Otoño/Invierno 2022

Primavera 2023

Verano/Otoño 2023



**¡Díganos qué
piensa!**

¡Comparta sus opiniones hoy y juntos podemos crear un corredor BRT exitoso que satisfaga las necesidades de la comunidad de Phoenix!

Responda nuestra encuesta: www.meetphoenixbrt.com

Agregue un pin en el mapa de comentarios en línea:
www.meetphoenixbrt.com

Rellene un formulario de comentarios (en línea o impreso)

Envíenos un correo electrónico:
connect@meetphoenixbrt.com

Llámenos: 602.262.7242

¡Gracias!

