

POSIBLES SOLUCIONES DE TRANSPORTE PARA SOMETER A LA OPINIÓN PÚBLICA

Reunión abierta al público del TVCP – 8 de mayo de 2012

El Plan del Corredor de la Carretera del TV identificará soluciones de transporte a corto y largo plazo para el Corredor de la Carretera del TV y las comunidades vecinas para que viajar de un lugar a otro sea más fácil y seguro. Este paquete tiene una descripción resumida de las posibles soluciones que el Equipo Administrativo del Proyecto (PMT, por sus siglas en inglés) del Plan de Corredor de la Carretera del TV—la Ciudad de Hillsboro, el Departamento de Transporte de Oregon (ODOT, por su siglas en inglés), Condado de Washington y los directores de proyecto del grupo de asesores—están considerando para el Borrador del Paquete de Soluciones. Esta información se proporciona para acompañar otra información presentada en esta reunión abierta para que pueda entenderse mejor las posibles soluciones y cómo podrían realizarse dentro del área del Plan del Corredor de la Carretera del TV (también conocido como el “TVCP”). El PMT lo invita y alienta a que de su opinión sobre estas ideas.

Este paquete tiene información sobre posibles soluciones que se están considerando para que sirvan a todas las modalidades de transporte, incluyendo a los peatones (incluidas las personas que usan dispositivos para la movilidad), ciclistas, usuarios del transporte público, vehículos automotores y transporte de carga (camiones y trenes). Dentro de cada una de estas categorías, las posibles soluciones están agrupadas por períodos de tiempo futuro dentro del período de planeamiento del TVCP y hasta el año de 2035. Los períodos de tiempo pueden ser a “Corto plazo” (de 0 a 5 años desde el momento en que el financiamiento esté asegurado para la realización), a “Mediano plazo” (de 5 a 15 años) y a “Largo plazo” (15 años o más).

Posibles soluciones que se pueden incluir en el Plan del Corredor de la Carretera del TV (TVCP, por sus siglas en inglés)

El PMT desarrollo las siguientes posibles soluciones junto con el ODOT y el grupo de asesores, teniendo en cuenta la opinión del Comité de Asesoramiento Técnico (TAC, por sus siglas en inglés)¹ del TVCP, el Comité de Consejo Comunitario (CAC, por sus siglas en inglés)² y el público (incluyendo las opiniones recogidas en varios eventos y en línea).

¹ EL TAC es un grupo con personal técnico experto de las jurisdicciones y agencias involucradas en el plan.

² El CAC es un grupo de ciudadanos seleccionados a través de un proceso de solicitud abierto para guiar el desarrollo del plan.

A CORTO PLAZO (DE 0 A 5 AÑOS³)

APOYO Y PROMOCIÓN DE PROGRAMAS DE INCENTIVOS DE EMPLEADORES PARA REDUCIR LA CANTIDAD DE CONDUCTORES

El Plan de Operación y Administración del Sistema de Transporte Regional (TSMO, por sus siglas en inglés) y el Plan Estratégico de Opciones de Viaje Regional (RTO, por sus siglas en inglés) apoyan y le dan prioridad a las estrategias de mercadotecnia y alcance público para opciones de viaje. La Alianza de Transporte del Oeste (WTA, por sus siglas en inglés), la Asociación de Administración de Transporte (TMA, por sus siglas en inglés) que trabaja en el Condado de Washington, ofrece servicios y programas para ayudar a los empleados a viajar al trabajo en transporte público, viajes en auto compartido, viajes en camioneta compartida, caminando y en bicicleta. Actualmente, existen seis negocios miembros de la WTA dentro del Corredor de la Carretera del TV. Esta solución podría expandirse a otros programas actuales de empleadores para reducir los viajes al trabajo de los automovilistas (particularmente para vehículos con una sola persona). El programa puede servir para comprar pases para pasajeros del transporte público, vehículos para viajes compartidos, bicicletas y equipo para refugios del transporte público o almacenamiento de bicicletas.

PROPORCIONAR INFORMACIÓN PARA VIAJEROS EN TIEMPO REAL POR LA CARRETERA DEL TV Y OTRAS RUTAS IMPORTANTES EN EL ÁREA

La información para viajeros en tiempo real puede incluir señales electrónicas (señales con mensajes que pueden cambiar) para informar a las personas sobre el cierre temporal de un carril y otros eventos que no suceden comúnmente e indicar rutas alternativas a los conductores. La información para viajeros en tiempo real también puede incluir datos sobre condiciones de viaje disponibles para personas con dispositivos electrónicos portátiles o con pantallas de sistemas de navegación a bordo.



MEJORAR LAS PARADAS DE AUTOBÚS A LO LARGO DE LA CARRETERA DEL TV*

Los servicios tales como estacionamientos para bicicletas, refugios, áreas para sentarse, cestos de basura, iluminación y pantallas electrónicas de TransitTracker pueden colocarse en algunas paradas de autobús para mejorar las condiciones para las personas que usan el transporte público y para atraer más pasajeros nuevos.

*Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.



³ De 0 a 5 años desde la adopción del plan y después de haber asegurado el financiamiento.

AGREGAR ILUMINACIÓN A LA CARRETERA DEL TV*

La falta de iluminación en algunas secciones de la Carretera TV hace que sea difícil ver con claridad a los peatones, bicicletas y vehículos durante la noche. Agregar iluminación a lo largo de la Carretera del TV mejorará la visibilidad y reducirá los conflictos potenciales al mejorar la seguridad de todos los usuarios. Las mejoras en seguridad pueden aumentar el transporte activo y el uso de transporte público. Los mayores beneficios se dan en áreas con poca iluminación, intersecciones sin semáforos y lugares que atraen a peatones y bicicletas (por ejemplo, paradas de autobús).

- Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.

MEJORAR EL TIEMPO DE LOS SEMÁFOROS (PARA TODAS LAS MODALIDADES)

Ajustar el tiempo en las intersecciones con semáforos en el área del TVCP para mejorar las operaciones del tráfico con los volúmenes de tráfico actuales podría reducir retrasos y mejorar el tiempo de viaje. Las mejoras en el tiempo de los semáforos pueden incluir:

- **Prioridad de semáforo para el transporte público** – Agregar prioridad de semáforos en intersecciones a lo largo de la Carretera del TV podría mejorar el tiempo de viaje del transporte público a lo largo de la Carretera del TV al detectar cuando un vehículo del transporte público se está acercando a un semáforo y alterar el tiempo del semáforo en la intersección para que tenga más tiempo de luz verde. La prioridad de semáforos permite que los autobuses se retrasen menos debido a los semáforos y reduzcan el tiempo de viaje en general para los pasajeros. El Plan de Operación y Administración del Sistema de Transporte Regional (TSMO) cree que darle prioridad a los semáforos es un objetivo a corto plazo para la Carretera del TV.
- **Control de semáforos adaptables (“semáforos Inteligentes” su ritmo se ajusta según los niveles de congestión)** es una forma avanzada de optimización de semáforos que permite que los semáforos ajusten el tiempo de las luces a medida que cambia el volumen del tráfico en tiempo real. Los sistemas adaptables también pueden enviar información de tiempo de semáforos y de volumen de tráfico a otros semáforos para mejorar el flujo de tráfico del corredor en general. La Carretera del TV y otras arterias tales como la 185th Avenue son buenos candidatos para el control de semáforos adaptables.

A CORTO Y MEDIANO PLAZO (DE 0 A 15 AÑOS)

REDUCIR LOS MOVIMIENTOS DE VUELTA DESDE Y HACIA LAS VÍAS DE ACCESO EN LA CARRETERA DEL TV*

La seguridad de un camino está muy relacionada con la ubicación, orientación y distancia entre los puntos de acceso de los vehículos (por ejemplo: las calles y vías de acceso). La investigación demuestra con claridad que existe una relación directa entre el número de puntos de acceso y los índices de accidentes. Comúnmente, a medida que aumenta el número de puntos de acceso también aumentan los índices de accidentes. Administrar el número, espacio y la habilidad para dar vueltas disponibles en vías de acceso y calles laterales protege a aquellos que viajan por las calles importantes de conflictos con aquellos que dan vuelta hacia o desde una calle. El propósito de reducir los movimientos de vuelta de un vehículo (conocido también como administración de acceso) sirve para mejorar la seguridad y movilidad a lo largo de la Carretera del TV para peatones, bicicletas y automovilistas. Las posibles soluciones para áreas específicas a lo largo de la Carretera del TV incluyen:

- Reducir el número de vías de acceso a medida que ocurra el redesarrollo de propiedades a lo largo de la Carretera del TV.
- Reducir el acceso a intersecciones que sólo permiten vueltas a la derecha.
- Ubicar semáforos para favorecer los movimientos de viaje.
- Restringir las vueltas en ciertas intersecciones.

- Usar de barreras centrales que no puedan atravesarse para administrar las vueltas a la izquierda y en U.

Las restricciones de vueltas deberán enfocarse en áreas donde existan accesos alternativos. Limitar el acceso a vías sobre la Carretera del TV es una estrategia que puede ser útil para proteger a las personas que usan bicicletas en los carriles de la derecha y a los peatones a lo largo de la parte norte de la carretera. Las barreras centrales también pueden proporcionar áreas de refugio para los peatones que cruzan la Carretera del TV.

- Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.

PROPORCIONAR NUEVAS CALLES LOCALES PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD ALREDEDOR DE LA CARRETERA DEL TV

Las áreas dedicadas para nuevas calles de conexión podrían implementarse con el redesarrollo en ciertas áreas vecinas a la Carretera del TV. La red de calles locales de conexión podría crear una red de transporte más segura, balanceada e integrada, incluyendo reducir la necesidad de las persona de usar la Carretera del TV para viajes locales cortos.

DE CORTO A LARGO PLAZO (DE 0 A 25 AÑOS)

MEJORAR LAS RUTAS NORTE-SUR ACTUALES PARA TODAS LAS MODALIDADES*

Parte del congestionamiento en la Carretera del TV se debe a que se usa la carretera para hacer una porción de los viajes norte-sur. Mejorar las rutas norte-sur podría reducir la demanda en la Carretera del TV. Muchos segmentos de las arterias y colectores norte-sur no tienen espacios seguros para peatones y bicicletas. Estas arterias y colectores podrían beneficiarse con mejoras que incluyan agregar aceras y carriles para bicicletas sobre las calles. Sin embargo, las mejoras en calles tales como la 209th Avenue, la 198th Avenue, la 185th Avenue y la 170th Avenue, las cuales son rutas claves entre los trabajos al norte y las viviendas al sur de la Carretera del TV, podrían proporcionar el mayor beneficio al sistema de transporte en general. La exploración y desarrollo adicional de estas mejoras también podría considerarse junto con las mejoras de intersecciones, tales como las posibles estrategias identificadas en la Tabla 1 de la página 9.



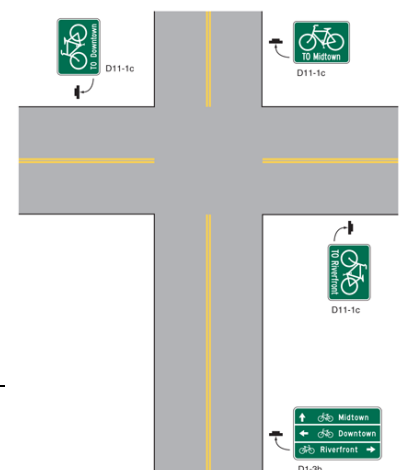
- Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.

POSIBLES SOLUCIONES PARA BICICLETAS Y PEATONES

A CORTO PLAZO (DE 0 A 5 AÑOS⁴)

AGREGAR SEÑALES DIRECCIONALES PARA INDICAR CAMINOS

Las señales direccionales ayudan a las personas que caminan, que usan dispositivos para movilidad o andan en bicicleta sobre caminos, calles y otras rutas para desplazarse a través de un área de forma segura y conveniente. Comúnmente, las señales direccionales muestran el destino, dirección, distancia (a veces muestran el tiempo para



⁴ De 0 a 5 años desde la adopción del plan y luego de haber asegurado el financiamiento.

caminar o viajar en bicicleta hasta un destino), un símbolo de modalidad (peatón, bicicleta, etc.) y el número o identificación de la ruta (si aplica). Las señales direccionales son elementos muy importantes del Plan de TSMO y del Plan Estratégico de Opciones de Viaje Regional (RTO). Las señales direccionales a lo largo de la Carretera del TV y en las calles de conexión dirigirán a los peatones y bicicletas a instalaciones de transporte público, escuelas, parques y otras atracciones comunitarias para fortalecer la conectividad e incrementar las caminatas, el uso de bicicletas y el uso de transporte público en el área del TVCP.

MEJORAS EN LOS CRUCES PARA PEATONES Y BICICLETAS EN LA CARRETERA DEL TV*

Agregar cruces seguros, nuevos o mejorados, para peatones y bicicletas en ubicaciones claves podría reducir posibles conflictos con los automovilistas. Las posibles mejoras en los cruces incluyen:

- Actualizar los cruces en las intersecciones señalizadas que cumplen con los requisitos de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) e incrementar la visibilidad y hacer que los conductores sean más conscientes de los peatones y bicicletas.
- Nuevos cruces con posibles tratamientos que incluyan semáforos, cruces de cebra e islas peatonales (por ejemplo: nuevos cruces señalizados en la 178th Avenue)
- Las ubicaciones de las mejoras de los cruces peatonales se evaluarán según la necesidad de administración de acceso, ubicaciones de las paradas del transporte público, acceso a propiedades y seguridad, y se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.



COMPLETAR LAS ACERAS QUE FALTAN A LO LARGO DE LA CARRETERA DEL TV Y EN LAS CALLES DE CONEXIÓN NORTE-SUR

La falta actual de aceras a lo largo de la Carretera del TV y en las arterias y colectores norte-sur podría solucionarse y las aceras existentes podrían ensancharse a un mínimo de 6 pies, de acuerdo con las designaciones del Corredor de Peatones y Calles Regionales de Metro. Las aceras conectarán a las escuelas, parques y áreas comerciales con la Carretera del TV mientras se mejora la seguridad y el acceso al transporte público. Las ubicaciones de lugares específicos con falta de aceras, donde será necesario construir aceras nuevas, se identificarán en los mapas de segmentos de instalaciones para peatones y bicicletas.



PROPORCIONAR INSTALACIONES PARA BICICLETAS EN LA CARRETERA DEL TV

Esta solución podría resultar en ensanchar los carriles para bicicletas a un mínimo de 6 pies (donde sea posible). Los carriles para bicicletas pueden ensancharse lo suficiente para permitir que un ciclista viaje más lejos del borde del pavimento y pueda evitar escombros y conflictos con los automóviles en la carretera. Los carriles para bicicletas actuales son angostos, especialmente teniendo en cuenta el gran número de automóviles que pasan a alta velocidad por la Carretera del TV. Estos carriles para bicicletas limitan el uso de bicicletas como modalidad de transporte segura y posible en la Carretera del TV y obliga a las bicicletas a viajar sobre o cerca del borde del carril para vehículos. Los carriles para bicicletas mejorados podrán marcar con claridad el carril para bicicletas sobre el camino. Las posibles ubicaciones de esas instalaciones mejoradas están en los cuatro mapas de segmentos (presentados en la reunión abierta).

A MEDIANO PLAZO (DE 5 A 15 AÑOS)

DESARROLLAR RUTAS PARALELAS CONTINUAS ESTE-OESTE PARA BICICLETAS AL NORTE Y SUR DE LA CARRETERA DEL TV

Se crearán rutas continuas de este- oeste para bicicletas paralelas a la Carretera del TV para complementar el Plan Regional de Transporte de Metro (RTP, por sus siglas en inglés) y los proyectos del Programa de Mejoras de Transporte en Calles Principales (MSTIP, por sus siglas en inglés). Existen oportunidades para avanzar con este concepto en el Plan de Sistema de Transporte del Condado de Washington y el Plan Regional de Transporte Activo. Las siguientes son algunas de las calles que es posible que tengan instalaciones para bicicletas:

Al norte de la Carretera del TV:

- Alexander Street desde la 170th Avenue hasta la 214th Avenue
- Johnson Street desde la 209th Avenue hasta la 234th Avenue
- Drake Street desde 67th Avenue hasta la Brookwood Avenue
- Frewing Road desde Brookwood Avenue hasta la 45th Avenue

Al sur de la Carretera del TV:

- Witch Hazel Road desde River Road hasta la Brookwood Avenue
- Construir Shaw Road como una instalación para bicicletas y peatones desde Brookwood Avenue hasta la 198th Avenue
- Shaw Road desde 198th Avenue hasta la 160th Avenue

Este concepto de mejoras podría servir para ciclistas casuales y avanzados (incluyendo niños). Los ciclistas avanzados comúnmente están dispuestos a usar las instalaciones para bicicletas a lo largo de las calles principales y evitan salirse de dirección siempre que sea posible. Los ciclistas más casuales normalmente prefieren una instalación separada o una calle de velocidad reducida, con poco tráfico, y están dispuestos a salirse un poco de dirección.

COMPLETAR LOS SENDEROS REGIONALES EN EL CORREDOR

El Corredor de la Carretera del TV está identificado por el Distrito de Parques y Recreación de Tualatin Hills (THPRD, por sus siglas en inglés) como parte del Sendero Tierra y Mar en las Vías del Tren (Surf to Turf Rail-with-Trail). Otros senderos regionales en el área del TVCP están identificados en la lista del proyecto de Obligación Financiera del RTP de Metro. Completar estos senderos regionales mejorará el sistema de transporte para modalidades múltiples y también la habitabilidad.



AGREGAR DIVISIONES VERDES CON ÁRBOLES ENTRE LAS ACERAS Y LA CARRETERA DEL TV*

Consistente con la designación regional de calles, se podría colocar un macetero lineal de 5 a 8 pies de ancho entre los carriles para bicicletas y las aceras a lo largo de la Carretera del TV. Esta división verde se designará teniendo en cuenta la accesibilidad al transporte público (por ejemplo, que haya concreto entre la acera y el borde de la acera en las paradas de autobús). Esta división entre el tráfico vehicular y los peatones mejora la seguridad y hace más atractivo el paisaje urbano para los peatones a lo largo del corredor.

* Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.

A LARGO PLAZO (DE 15 A MÁS AÑOS)

AGREGAR UN CARRIL PARA BICICLETAS SEPARADA EN LA CARRETERA DEL TV

Estos carriles para bicicletas están separados del tráfico de automóviles por una barrera física tales como una división verde o un borde de acera al que se puede subir para que los ciclistas estén más seguros y cómodos. Los carriles para bicicletas separados pueden ser de una o dos direcciones en el mismo lado de la calle. Esta división entre el tráfico vehicular y los ciclistas mejora y aumenta la seguridad y el atractivo para los ciclistas a lo largo del corredor. Se debe prestar especial atención a los puntos donde los carriles para de bicicletas interactúan con las calles y los accesos.



POSIBLES SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

A CORTO PLAZO (DE 0 A 5 AÑOS⁵)

MEJORAR EL SERVICIO ACTUAL DE AUTOBÚS DENTRO DEL ÁREA DEL TVCP (Nº 57 Y OTRAS RUTAS)

Servicios de autobús más extensos y frecuentes podrían atraer a más pasajeros y permitir que se muevan más personas a través del corredor. Además, las ubicaciones de las paradas se evaluarán para seguridad, acceso a recursos tales como escuelas e instalaciones médicas y conexiones sencillas con la línea de MAX. El servicio de autobús también se mejorará con prioridad de semáforos. La prioridad de semáforos permite que los autobuses reduzcan sus retrasos en los semáforos y que reduzcan el tiempo de viaje en general para los pasajeros.



LLEVAR A CABO UN ESTUDIO MÁS DETALLADO PARA DETERMINAR SOLUCIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO A LARGO PLAZO EN LA CARRATERA DEL TV

El Plan Regional de Transporte identifica a la Carretera del TV como un corredor de tránsito de alta capacidad. Un meticuloso y detallado análisis de las alternativas del transporte público podría determinar la ubicación favorita (por ejemplo, sobre o vecina a la Carretera del TV) y la mejor modalidad de transporte que podría desarrollarse y eventualmente implementarse (por ejemplo, servicio de autobús expreso, tren ligero, tranvía, autobús de transporte rápido o tren de traslado) para satisfacer las necesidades de crecimiento y de los potenciales usuarios de transporte público en el futuro.

⁵ De 0 a 5 años desde la adopción del plan y luego de haber asegurado el financiamiento.

A MEDIANO PLAZO (DE 5 A 15 AÑOS)

AGREGAR UN SERVICIO DE AUTOBÚS CON DIRECCIÓN NORTE-SUR ENTRE MAX Y EL SUR DE HILLSBORO

Un nuevo servicio de autobús con dirección norte-sur conectará las comunidades del Sur de Hillsboro con la línea de MAX al norte de la Carretera del TV. Un nuevo servicio de autobús ayudará con la conectividad y el acceso en toda el área del TVCP. Actualmente, la ciudad de Hillsboro y TriMet están trabajando en un Estudio de Mejoras de Transporte Público del Oeste que evalúa los beneficios de un servicio de autobús norte-sur. Tanto el estudio de TriMet como el TVCP están evaluando una línea de transporte público norte-sur cerca de Century Boulevard que conecte los trabajos al norte de la Carretera del TV con las viviendas al sur de la Carretera del TV. Para proporcionar el beneficio adicional, las líneas de transporte público norte-sur deberían correr de este a oeste fuera de las arterias y dentro de los vecindarios residenciales, coordinar los tiempos de llegada con la línea de MAX y reducir o eliminar la necesidad de hacer transferencias al aproximar a los usuarios a las puertas de áreas de negocios tan grandes como sea posible.

POSIBLES SOLUCIONES PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES

A CORTO PLAZO (DE 0 A 5 AÑOS⁶)

AGREGAR CÁMARAS AUTOMÁTICAS PARA EL CONTROL DE LA VELOCIDAD*

Largos retrasos y extensas colas de tráfico pueden causar que los conductores realicen acciones peligrosas que pueden resultar en más accidentes, tales como conducir a alta velocidad. Las cámaras para el control de la velocidad proporcionan a la policía una herramienta más para mejorar la seguridad para todas las modalidades de transporte al distinguir conductas agresivas de manejo.

* Las ubicaciones específicas se identificarán en el futuro Informe de Desarrollo de Soluciones del TVCP.

DE MEDIANO A LARGO PLAZO (DE 5 A 25 AÑOS)

MEJORAR INTERSECCIONES ESPECÍFICAS A LO LARGO DE LA CARRETERA DEL TV

Se necesitarán mejoras en 10 intersecciones a lo largo de la Carretera del TV para mantener la movilidad a través de la planeación futura (hasta 2035). La Tabla 1 abajo tiene una lista de las posibles mejoras para cada intersección que podría mantener las condiciones de operación adecuadas para los automovilistas según un análisis operacional de tráfico de las condiciones futuras a lo largo de la Carretera del TV usando el modelo de demanda de viajes de Metro 2035.

⁶ De 0 a 5 años desde la adopción del plan y luego de haber asegurado el financiamiento.

Tabla 1. Posibles mejoras en las intersecciones para mantener la movilidad

Intersección	Ejemplos posibles para mantener la movilidad
SE Brookwood Ave y la Carretera del TV	Segundo carril para dar vuelta a la izquierda.
SW 234th Ave/Century Blvd y la Carretera del TV	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en un acceso, un carril dedicado para dar vuelta a la derecha en un acceso.
SW 229th Ave y la Carretera del TV	Carril para dar vuelta a la izquierda.
Carretera del TV y Cornelius Pass Rd/SW 219th Ave	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en tres accesos, un carril dedicado para girar a la derecha en un acceso, dos carriles norte-sur, para dar vuelta a la izquierda protegidos (mejoras en la señalización).
SW 209th Ave y la Carretera del TV	Carriles dedicados para dar vuelta a la derecha en dos accesos, un carril adicional norte-sur, para dar vuelta a la izquierda protegidos (mejoras en la señalización).
SW 198th Ave y la Carretera del TV TV Hwy	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en un acceso, un carril dedicado para girar a la izquierda en un acceso.
SW 185th Ave y la Carretera del TV Hwy	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda para todos los accesos, carriles dedicados para dar vuelta a la derecha en dos accesos.
SW 170th Ave y la Carretera del TV Hwy	Carriles dedicados para dar vuelta a la derecha en tres accesos, carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en todos los accesos, carriles adicionales (o separación de grado).
SW 160th Av/SW Millikan Way y la Carretera del TV Hwy	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en un acceso, para dar vuelta a la izquierda protegidos (mejoras en la señalización).
SW Murray Blvd y la Carretera del TV	Carriles dobles para dar vuelta a la izquierda en un acceso, un carril dedicado para dar vuelta a la derecha.

Nota: las mejoras de la lista están incluidas para proporcionar un orden a la magnitud de entendimiento de esfuerzo y costo. Otras mejoras también pueden proporcionar operaciones adecuadas. La adopción de los estándares de movilidad alternativos puede permitir algunas mejoras más.

TRANSPORTE DE CARGA

A CORTO PLAZO (DE 0 A 5 AÑOS⁷)

EDUCACIÓN PÚBLICA PARA LA COMUNIDAD SOBRE SEGURIDAD DEL TREN

Promocionar e integrar la educación pública sobre seguridad del tren (“Operación Salvavidas”), enfocándose especialmente en los niños de edad escolar dentro de los alrededores del TVCP, es una buena forma para aumentar la conciencia de la comunidad sobre asuntos de seguridad. El beneficio principal inmediato y sostenido de realizar este programa a través de las escuelas en el área del TVCP será reducir la exposición a los trenes de carga de muchas personas que cruzan los rieles del tren de Portland y del Oeste o que detienen su vehículo en el cruce de tren marcado. Metro apoya este concepto y nota que existe una oportunidad para incluir educación sobre seguridad del tren dentro del ámbito del Estudio del Tren Regional de Pasajeros y de Carga.



⁷ De 0 a 5 años desde la adopción del plan y luego de haber asegurado el financiamiento.

Los siguientes conceptos de mejoras fueron presentados y considerados por el TAC y CAC. Según su opinión y con la recomendación profesional de los asesores, recomendaron que estos conceptos de mejoras no sean incluidos en el Borrador del Paquete de Soluciones. Sin embargo, el Equipo Administrativo del Proyecto (PMT) lo alienta a que comparta su opinión sobre estos conceptos, incluyendo si está o no de acuerdo con esta recomendación. Los comentarios del público serán parte de los archivos del proyecto y se considerarán para recomendaciones futuras.

AGREGAR CÁMARAS DE SEGURIDAD EN LAS PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Las cámaras de seguridad pueden ayudar a las agencias de transporte público en el monitoreo y la respuesta a situaciones en las instalaciones de transporte público y pueden usarse en las respuestas a incidentes. Las cámaras pueden usarse para monitorear la seguridad de los pasajeros mientras se asegura que el equipo de la estación permanece intacto. Las cámaras de seguridad en las paradas del transporte público pueden advertir a los oficiales sobre posibles actos criminales o de violencia.

- Este concepto de mejoras satisface pocos objetivos del proyecto y no fue apoyado por el TAC o CAC. Por lo tanto, no se recomienda que se incluya en el Borrador del Paquete de Soluciones.

INSTALAR UN MURO DE SEGURIDAD EN EL LADO SUR DE LOS RIELES DEL TREN ENTRE LOS CRUCES AUTORIZADOS

Un muro que separe los rieles del tren de los desarrollos residenciales y comerciales en el lado sur de la carretera del TV podría conducir a los peatones y bicicletas a través de los cruces autorizados y, de este modo, mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje del transporte de carga. Este muro podría reducir el número de cruces no autorizados sobre los rieles del tren de Portland y del Oeste (PNWR, por sus siglas en inglés) y podría aumentar la seguridad dentro del corredor.

- Este concepto de mejoras cumple pocos objetivos del proyecto, posiblemente podría reducir la cantidad de peatones y la modalidad de transporte compartida y no fue apoyado por el TAC o CAC. El muro presenta complicaciones con los objetivos para un sistema de calles bien conectadas y un incremento en la modalidad compartida para los peatones. Ya que esta es una solución costosa que no será pagada por la compañía de trenes, el TAC descubrió que esto sólo ofrecería pocos beneficios a un alto costo. Por lo tanto, no se recomienda que se incluya en el Borrador del Paquete de Soluciones.

CONSOLIDAR EL NÚMERO DE PASOS A NIVEL

Los pasos a nivel son riesgosos, y reducir el número de cruces podría mejorar la seguridad relacionada con el tren.

- Este concepto de mejoras satisface pocos objetivos del proyecto y no tuvo apoyo del TAC o CAC. Consolidar el número de pasos a nivel no reducirá los tiempos de viaje, no proporcionará un sistema de calles bien conectadas o un sistema más completo para bicicletas y peatones, no mejorará las condiciones de las respuestas a emergencias confiables ni tampoco desarrollará soluciones que apoyen la vitalidad económica. Además, cerrar un paso a nivel podría desviar el tráfico a intersecciones vecinas que ya tienen problemas de capacidad. Por eso, este concepto de mejora no es una solución recomendada.

AGREGAR UN SERVICIO DE AUTOBÚS EN CALLES PARALELAS AL NORTE Y SUR DE LA CARRETERA DEL TV (POR EJEMPLO, ALEXANDER, BLANTON)

Un nuevo servicio de autobús en calles paralelas podría mejorar la conectividad dentro del área del TVCP mientras que se incrementarían las modalidades compartidas del transporte público, peatones y bicicletas.

- Este no es un concepto de mejoras recomendado porque podría requerir mejoras de infraestructura (por ejemplo, paradas de autobús) y podría perjudicar la cantidad de pasajeros de la ruta nº 57 de la Carretera del TV. El PMT, TAC y CAC estuvieron de acuerdo para recomendar que este concepto de mejoras no se incluya en el Borrador del Paquete de Soluciones.

AGREGAR UN CARRIL PARA VEHÍCULOS CON MÚLTIPLES PASAJEROS (HOV, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)

Los carriles de HOV también son conocidos como carriles para viajes en automóvil compartido o como carriles diamante. Los carriles de HOV pueden conectar poblaciones grandes y los centros de empleo. Generalmente, están en los carriles interiores (a la izquierda) y se identifican con señales y símbolos de diamantes pintados en el pavimento y, normalmente, están separados de los otros carriles de la carretera por una línea blanca sólida.

- No se recomienda que se incluya agregar un carril para HOV en la Carretera del TV en el Borrador del Paquete de Soluciones debido a las opiniones negativas recibidas del TAC y CAC. Las preocupaciones principales fueron la eliminación de un carril de tráfico o la necesidad de agregar otro carril y que un carril para HOV es más efectivo con preferencias de precios que podrían no funcionar en la Carretera del TV. Aunque el carril para HOV satisface los objetivos del proyecto sobre tiempos de viaje más confiables y sobre la reducción de viajes de vehículos ocupados por una sola persona, es una solución muy costosa que no se ajusta a la designación arterial de la Carretera del TV. Por estas razones se recomienda que este concepto de mejoras no sea incluido en el Borrador del Paquete de Soluciones.

CREAR DE UN PAREADO ENTRE CORNELIUS PASS ROAD Y LA 170TH AVENUE (PARA QUE ALEXANDER TENGA UN SÓLO SENTIDO CON DIRECCIÓN OESTE Y BLANTON UN SÓLO SENTIDO CON DIRECCIÓN ESTE)

Un pareado entre Cornelius Pass Road y la 170th Avenue podría funcionar más como un sistema circulatorio al sur y en paralelo a la Carretera del TV.

- Este concepto de mejoras no fue recomendado por el PMT, TAC o CAC y por consecuencia no está incluido en el Borrador del Paquete de Soluciones. Los miembros encontraron que esta opción puede crear problemas con los patrones de viaje y las calles del vecindario y lograr muy pocos beneficios. Aunque esta mejora podría satisfacer los objetivos del proyecto de movilidad y seguridad, presenta problemas para crear una red de calles bien conectadas y con el acceso de los trabajadores a las áreas industriales y de empleo.

REUBICAR LAS VÍAS DEL TREN POR DEBAJO DE LA PARTE CENTRAL DE LA CARRETERA DEL TV (PERFORAR Y CUBRIR) Y USAR EL TERRENO DE RIELES ACTUAL PARA MODALIDADES MÚLTIPLES

Este podría ser un proyecto de reconstrucción muy grande, el reubicar una porción de los rieles del PNWR y hundir la elevación de los rieles para que otras modalidades del transporte pudieran cruzarlos a través de estructuras. El derecho de vía existente del PNWR podría estar disponible para usos de transporte público de alta capacidad y senderos de usos múltiples.

- Debido al alto costo de este concepto, podría dejar de lado otras soluciones de bajo costo y alto impacto. No se recomienda que este concepto se incluya en el Borrador del Paquete de Soluciones. Los miembros del PMT, TAC y CAC estuvieron de acuerdo en que, aunque reubicar los rieles del tren y que se use el terreno para modalidades múltiples satisface muchos objetivos, el costo es demasiado grande.

AGREGAR CRUCES SUBTERRÁNEOS DE LOS RIELES DEL TREN PARA PEATONES Y BICICLETAS (ENTRE LA 209TH AVENUE Y LA 160TH AVENUE)

Un cruce subterráneo permitirá un acceso seguro hacia y desde la Carretera del TV para peatones y bicicletas desde el sur sin la necesidad de crear un cruce adicional para los rieles del tren.

- La preocupación del TAC era que esto podría ser extremadamente costoso y podría no ser seguro para los usuarios. El consenso general entre los miembros del TAC y CAC fue que la seguridad personal podría ser puesta en peligro con la creación de un cruce subterráneo. Además, existen soluciones de bajo costo diferentes que satisfacen más objetivos del proyecto. Por estas razones, no se recomienda que se incluya este concepto de mejoras en el Borrador del Paquete de Soluciones.

PRÓXIMOS PASOS

En la reunión abierta al público este 8 de mayo, y en la segunda reunión (programada para el 18 de junio de 2012) del Grupo de Políticas⁸ (PG, por sus siglas en inglés), los participantes de la comunidad tendrán oportunidades para evaluar los conceptos de soluciones y las etapas propuestas (a corto, mediano y largo plazo). Con la adición de más trabajo técnico para identificar ubicaciones específicas o mejoras (segmentos particulares para los carriles para de bicicletas, mejoras en las intersecciones, etc.) el paquete de soluciones será refinado y detallado.

En la próxima reunión del PG, el PMT buscará la opinión del PG y la aprobación preliminar en la dirección del Borrador del Paquete de Soluciones y etapas propuestas. De allí en adelante, el PMT completará el Informe de Desarrollo de Soluciones y luego incorporará el paquete de soluciones recomendadas al borrador del Plan del Corredor de la Carretera del TV (TVCP). El TAC, CAC y el público revisarán el borrador del TVCP y darán su opinión al PG. El PMT buscará la opinión y dirección del PG en su última reunión (programada para principios de julio de 2012).

Finalmente, el PMT completará el TVCP para la aprobación a través de audiencias con los Consejeros de las ciudades de Hillsboro y Beaverton, el Consejo de Comisionados del Condado de Washington, el Consejo de Metro y la Comisión de Transporte de Oregon (OTC, por sus siglas en inglés). Estas audiencias no han sido programadas.

Las reuniones ya planeadas en el proceso del TVCP incluyen:

- **Reunión Abierta al Público**, martes 8 de mayo.
- **Reunión nº 2 del Grupo de Políticas**, lunes 18 de junio.
- **Reunión nº 4 del Consejo Técnico**, fecha a confirmar, se estima que será programada para mediados o fines de junio.
- **Reunión nº 4 del Consejo Comunitario**, fecha a confirmar, se estima que será programada para mediados o fines de junio.
- **Reunión nº3 del Grupo de Políticas**, fecha a confirmar, se estima que será programada para principios de julio.

⁸ El Grupo de Políticas es un grupo de funcionarios elegidos o personal importante de las jurisdicciones y agencias involucradas en el plan.