Corredor Sureño del sistema de Autobús de Tránsito Rápido

NC Capital Area Metropolitan Planning Organization

La Organización de Planificación Metropolitana del Área de la Capital (CAMPO) está realizando un estudio para identificar y evaluar opciones de servicios de autobuses rápidos para las extensiones del Wake Bus Rapid Transit (BRT) planificado: Corredores Oeste y Sur. El Wake BRT planificado: Corredor Sureño conectará el centro de Raleigh con Garner. La ubicación de la posible extensión hacia el oeste se encuentra entre las ciudades de Garner y Clayton.

Este estudio identificó **cuatro (4) elementos clave de BRT** que también son fundamentales para las extensiones de autobuses rápidos:

Confiabilidad

Velocidad

Comodidad

Conveniencia

El estudio también identificó **cuatro (4) objetivos para el servicio de autobús rápido propuesto:**

- **Proporcionar acceso a destinos locales o regionales y a los principales centros de actividad**
- **Crear un servicio productivo y sostenible**
- **Alinear la seguridad y la compatibilidad con el entorno circundante.**
- **Proporcionar acceso a los servicios de tránsito**

¿Dónde estamos en este proceso? El equipo de estudio ha...

- Identificado y evaluado posibles alineaciones para extensiones rápidas de autobuses y tratamientos de prioridad de tránsito.
- Evaluado los posibles niveles operativos del servicio de tránsito para cada extensión- el tipo (modo) de tránsito apropiado, la frecuencia con la que funcionará el servicio y los destinos a atender.
- Desarrollado un conjunto de alternativas recomendadas para considerar su adopción como alternativas preferidas localmente (LPA), una recomendación de implementación por etapas para cada corredor e identificó oportunidades potenciales de financiamiento del programa.
- Recopilado e integrado los comentarios de la comunidad a lo largo de los procesos de identificación, evaluación y desarrollo.

¡Dinos qué piensas!

¡Al equipo del Corredor Sureño del sistema de Autobús de Tránsito Rápido le gustaría conocer su opinión sobre los resultados preliminares y las recomendaciones! El **período de comentarios públicos es del 7 de noviembre al 16 de diciembre.** Revise este folleto que muestra la alineación recomendada, así como una lista de consideraciones operativas adicionales y recomendaciones de análisis. Se puede encontrar información adicional en https://wakebrtextensionsstudy.com/. Envíe comentarios por correo electrónico o correo de voz a la dirección/número de teléfono a continuación.

1-855-925-2801 / Código:7804 **@CapitalAreaMPO**

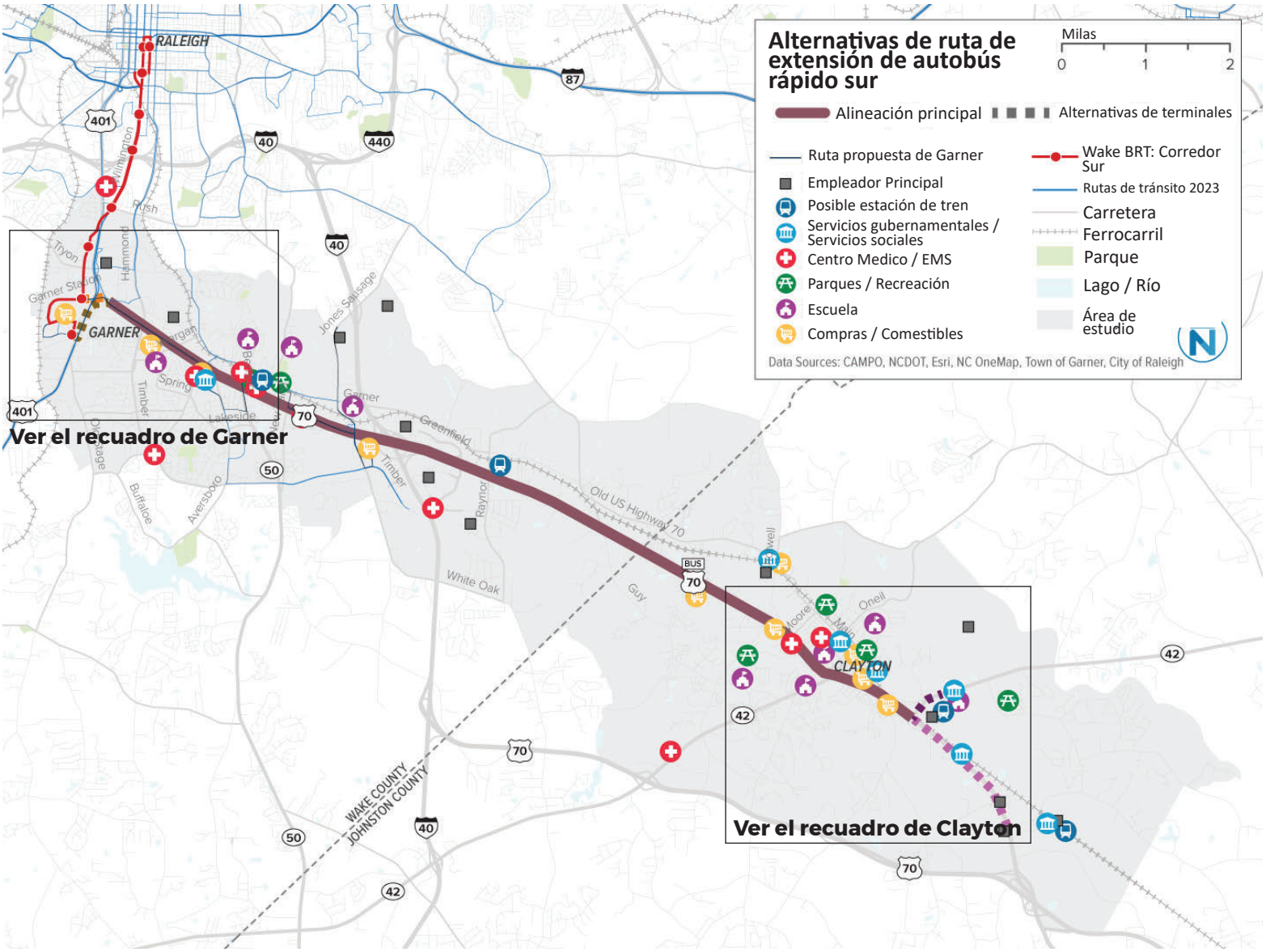
WakeBRTExtensions@publicinput.com **@NCCapitalAreaMPO**

Aspectos destacados de la evaluación de las Fases I y II

Los resultados de la evaluación de la fase I del proceso de evaluación de la ruta identificaron a la US 70/US 70 Business como la alineación de ruta más adecuada entre Timber Drive en Garner y NC 42 en Clayton. La evaluación de la Fase II utiliza criterios detallados (que se muestran en la página siguiente) para determinar las opciones preferidas de alineación y enrutamiento en Garner Station y considerar la extensión de la terminal sur al área industrial de East Clayton (ECIA) cerca de Powhatan Rd. La evaluación consideró la futura red de transporte, los usos del suelo y las condiciones de población y empleo del Corredor Occidental (más allá de 2035).

La ruta de Garner a Clayton presenta aproximadamente de 8 a 10 estaciones según la alternativa seleccionada, con un espacio promedio que varía según los usos de la tierra circundante.

El servicio de autobús rápido se propuso para aprovechar las futuras mejoras anticipadas en la US 70 Business, que incluye arcenes anchos construidos para permitir operaciones de autobús sobre arcén (BOSS) durante las horas pico, cuando el tráfico de automóviles puede afectar gravemente los tiempos de viaje y la confiabilidad.



Meta: Acceso a destinos locales o regionales y centros de actividades importantes

- Conexiones del área de la estación a las necesidades diarias (supermercados, hospitales, escuelas, centros comerciales, etc.)
- Densidad de empleo en el área de la futura estación y trabajo totales

Meta: Seguridad y compatibilidad con el entorno circundante

- Mejoras planificadas en la carretera y el uso del suelo
- Compatibilidad con prioridades de tránsito (tratamientos de velocidad y fiabilidad)
- Seguridad peatonal en el área de la estación (instalaciones y condiciones peatonales existentes y/o planificadas)

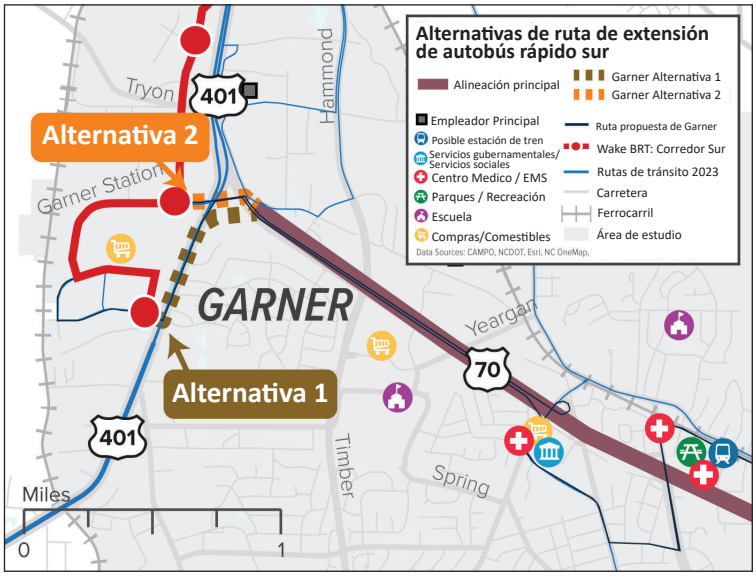
Meta: Acceso a los servicios de tránsito

- Población del área de la estación servida
- Acceso equitativo al área de la estación (posibles pasajeros dependientes del tránsito)
- Conectividad futura del tránsito local y regional
- Conexiones no motorizadas (carriles de bicicleta y senderos existentes y/o futuros)

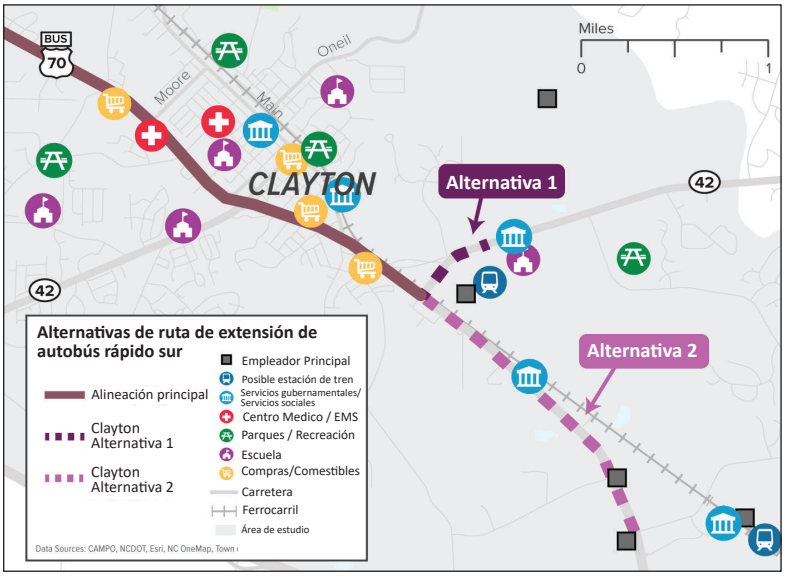
Meta: Servicio productivo y sostenible

- Costos de construcción (incluye cualquier terreno y vehículos)
- Costos operativos anuales
- Pasajeros potenciales (todos los pasajeros y pasajeros que dependen del tránsito)
- Tiempos de viaje (autobús rápido vs automóviles)

Recuadro de Garner



Recuadro de Clayton



Garner Alternativa 1: los autobuses viajarían a lo largo de Garner Station Blvd al oeste del cruce US 70 / US 401 para conectar a los pasajeros con la (penúltima estación) de la alineación central del sur de BRT.

Garner Alternativa 2: los autobuses viajarían a lo largo de la fachada de la US 401 para llegar a la terminal del BRT central del sur en Fayetteville Road, en el lado oeste del cruce entre la US 70 y la US 401.

Clayton Alternativa 1: el servicio terminaría en el sitio de un lote de parque y paseo propuesto en la intersección US 70 Business / NC 42.

Clayton Alternativa 2: **los autobuses continuarían** hacia el sur a lo largo de US 70 Business y circularían a través de ECIA a través de Powhatan Rd.

Corredor Sureño del sistema de Autobús de Tránsito Rápido: Recomendaciones del borrador del proyecto

Dadas las condiciones futuras y planificadas en el corredor, los hallazgos preliminares y los puntos de datos de evaluación clave son los siguientes:

Garner Station Blvd (Alternativa 2) como el candidato con mejor desempeño debido a su enrutamiento más directo, mejor confiabilidad en el tiempo de viaje en tránsito y beneficios de conectividad/ accesibilidad sobre la opción de Fayetteville Rd.

- Las opciones de alineación en la estación Garner cubren un segmento muy corto de la ruta general y requieren aproximadamente el mismo nivel de construcción para completar. Por lo tanto, las diferencias de costos entre las alternativas son insignificantes. El tiempo de viaje adicional para que los autobuses naveguen por el intercambio US 70/US 401 y lleguen a la estación de Fayetteville Road hace que la **Alternativa 1** sea menos eficiente.

Se recomienda **la extensión opcional a Powhatan (Alternativa 2)** para conectar el servicio de autobús rápido desde el parque NC 42 y viajar a otros empleadores regionales importantes en la ECIA con un costo mínimo para construir una estación adicional.

Operar un viaje de 1 asiento a Raleigh es más atractivo que un servicio separado de Garner a Clayton.

- La cantidad de pasajeros de autobuses rápidos se ve afectada dependiendo de si se requiere una transferencia al servicio BRT en la estación Garner para llegar al centro de Raleigh. Los pronósticos de cantidad de pasajeros proyectan hasta 2400 pasajeros diarios entre Garner y Clayton, aumentando hasta 4500 si no se requiere una transferencia para llegar a DT Raleigh.
- La creación de un viaje en autobús rápido de 1 asiento sin problemas desde Clayton hasta el centro de Raleigh puede tener varios desafíos operativos que quedan por resolver en estudios futuros. Dado que el servicio de autobús rápido operaría con menos frecuencia que el servicio central BRT (Clayton a Raleigh).
- Se necesita un análisis adicional para determinar el horario de operación más apropiado y óptimo, así como para crear una apariencia consistente para el servicio a través del diseño de estaciones y vehículos.

Comentarios de la comunidad

La participación pública ha sido un componente importante que ayudó a informar este estudio. Se diseñó un sólido programa de divulgación y participación para llegar a las diversas comunidades que viven, trabajan y viajan a través del área de estudio. Se utilizó el aporte de la comunidad para:

- (Fase 1) Desarrollar objetivos de estudio (que se muestran en la portada)
- (Fase 2) Priorizar los criterios de evaluación y las preferencias proporcionadas para las opciones de enrutamiento alternativas. Los miembros de la comunidad y las partes interesadas en la extensión del corredor sur tenían preferencias más fuertes hacia la conexión con los centros locales de actividad diaria y las opciones de transporte multimodal (Objetivo 1), así como el desarrollo de una red de tránsito competitiva que pueda crecer y evolucionar con el tiempo (Objetivo 4).

Más del 85 % de los encuestados indicaron que las alternativas en los criterios de valoración de Garner y Clayton "cumplían" o "cumplían un poco" los objetivos del estudio.

Próximos pasos

La red de transporte local y regional entre los condados de Wake y Johnston continúa evolucionando con mercados en crecimiento. Se propone que el corredor **Southern BRT (Raleigh a Garner) comience a operar con ingresos después de 2026.** Se están **desarrollando mejoras adicionales a la red de autobuses de ruta fija** a través del Wake Bus Plan, así como planes de partes interesadas como los pueblos de Garner y Clayton para invertir en Usos de la tierra e infraestructura de apoyo al tránsito antes de la implementación proyectada del servicio de autobús rápido (más allá de 2035).

Se prevé que las soluciones conceptuales para extender el servicio de autobús rápido entre Garner y Clayton pasen por una planificación y un desarrollo adicionales para determinar el método apropiado para extender el BRT del Sur. El equipo de Rapid Bus se coordinará con CAMPO y las partes interesadas regionales para **identificar una alineación alternativa preferida localmente** (LPA) para el servicio de autobús rápido, así como cualquier problema operativo, financiero y de construcción no resuelto o crítico para un **estudio adicional**.