

GAMA PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA / DESCRIPCIÓN

1

No Construir (Existente):
Todos los proyectos en el Plan de Largo Plazo Restringido (CLRP)
(Incluso el Plan de Mejoras Innovadoras para la Administración de Congestión en I-270)



2

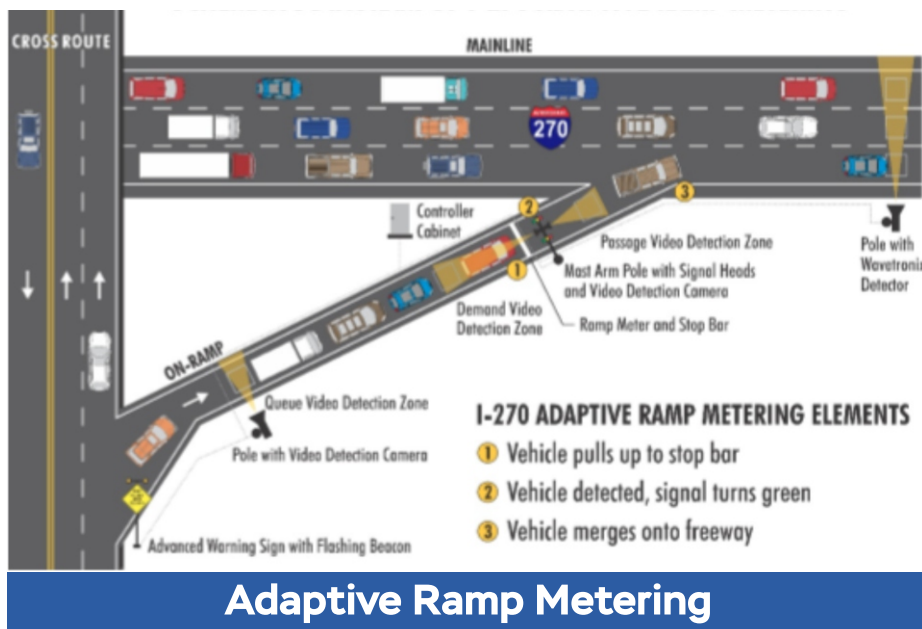
Administración de Sistemas de Transportación (TSM) / Administración de la Demanda de Viajes (TDM):
Soluciones a lo largo de I-495 e I-270: Repintar el pavimento existente, uso del hombrillo durante el período pico, medición de rampa y estrategias de administración activa del tráfico (ATM)



Active Traffic Management



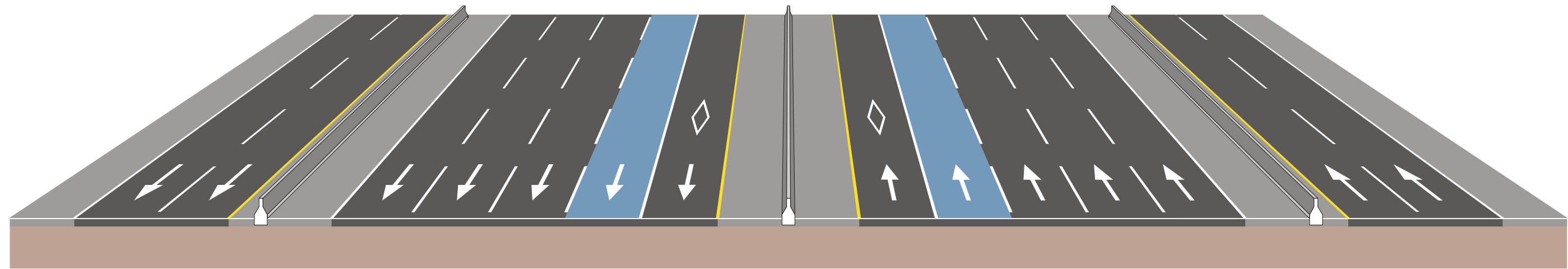
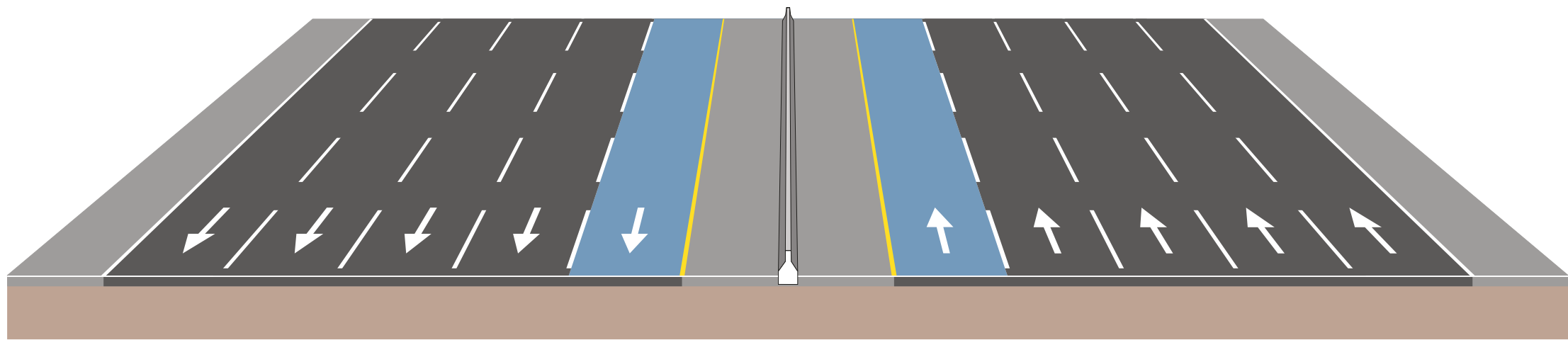
Peak Period Shoulder Use



Adaptive Ramp Metering

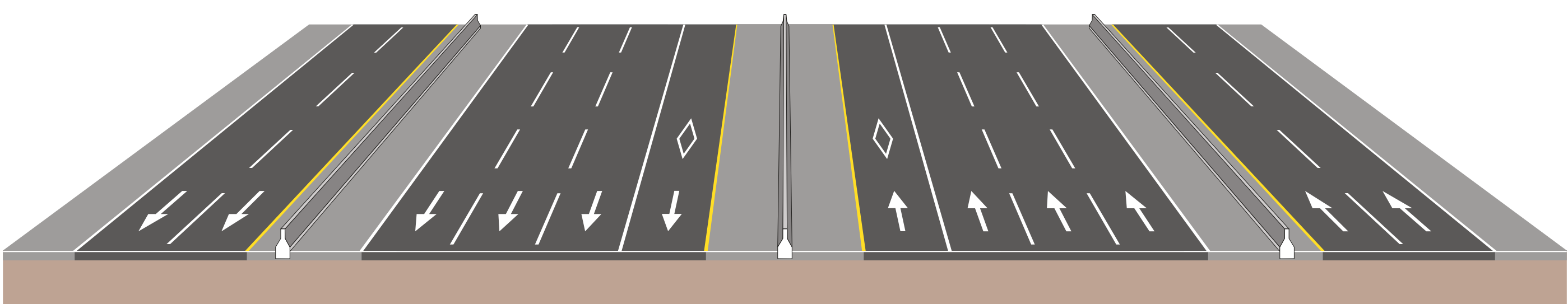
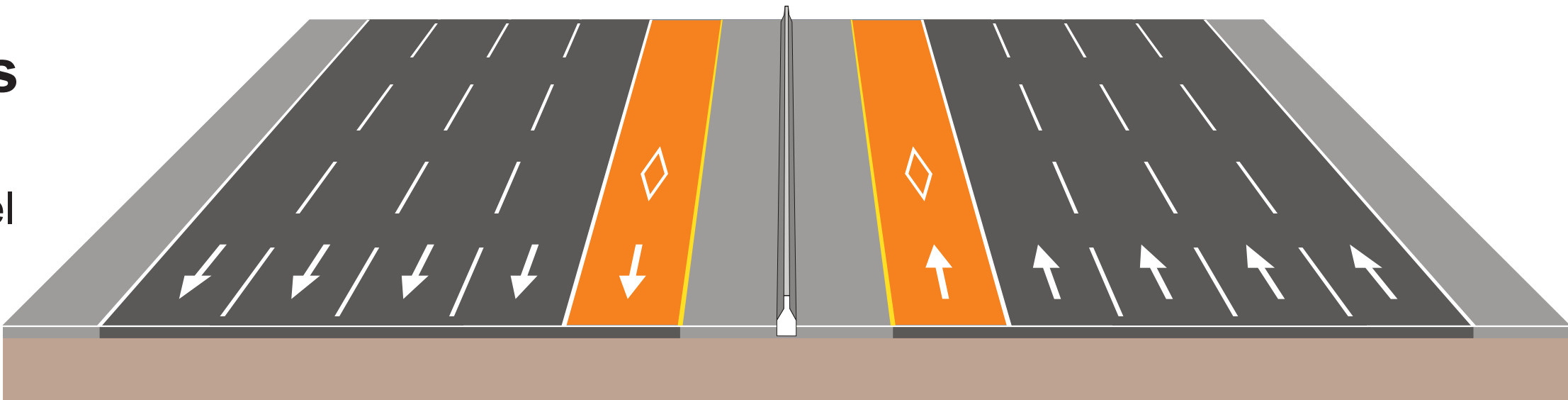
3

Agregar 1 Carril de Propósito General (GP):
Agregar un carril de uso general en cada dirección en I-495 e I-270



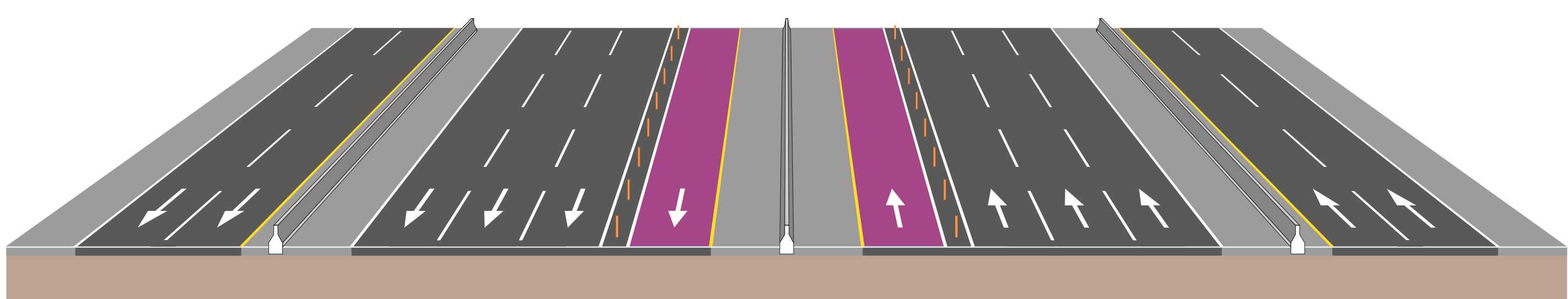
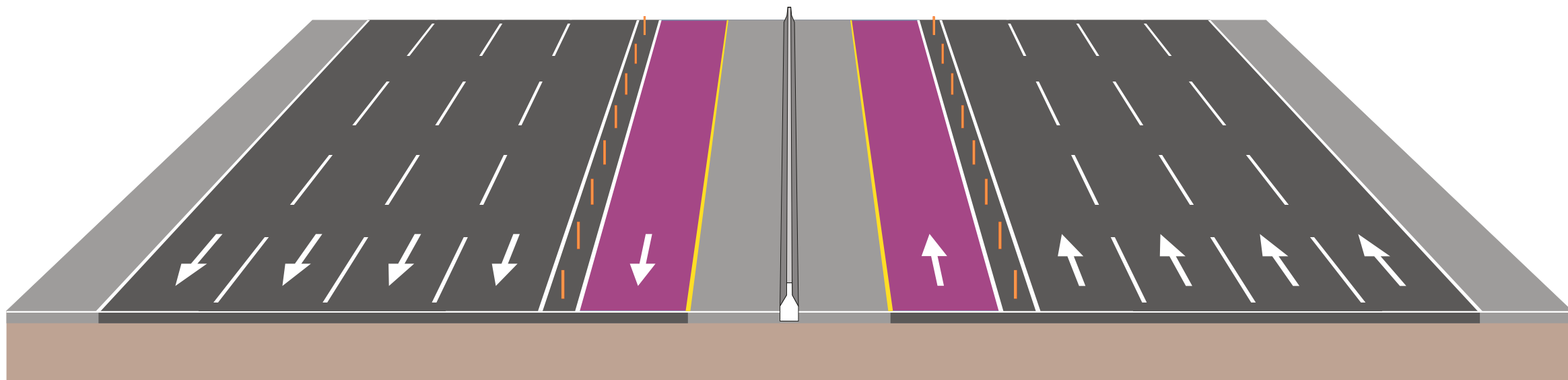
4

Red Administrado de Carriles Individuales para Vehículos de Alta Ocupación (HOV):
Agregar un carril HOV en cada dirección en I-495, retener el carril HOV existente en cada dirección en I-270



5

Red de Carriles Individuales con Precio Administrado.
Agregar un carril con precio administrado en cada dirección en I-495, convertir un carril HOV existente en carril con precio administrado en cada dirección en I-270.



Legend

- Nuevos carriles GP
- Nuevos carriles adminstrados HOV
- Nuevos carriles adminstrados con precio
- Carriles de contraflujo

* **Nota:** administra carriles podría incluir autobuses

NO A ESCALA

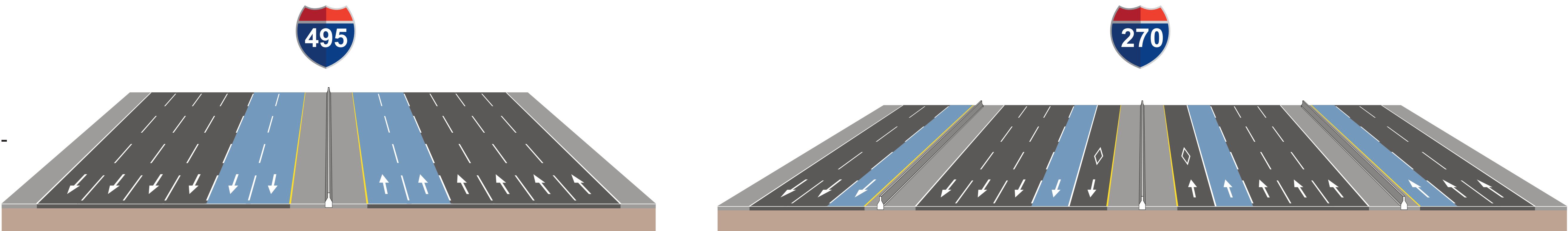
GAMA PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS (continuación)

ALTERNATIVA / DESCRIPCIÓN

6

Agregar 2 carriles de Uso General (GP):

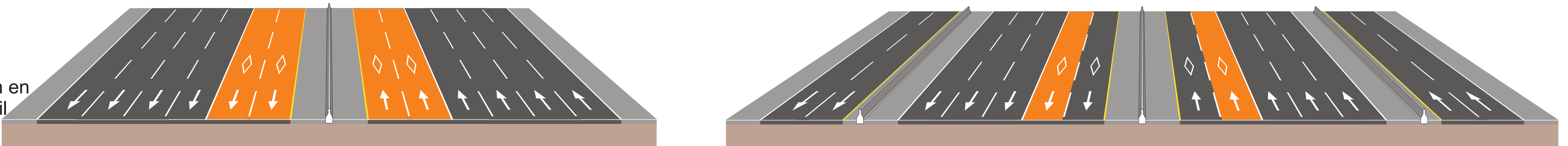
Agregar dos carriles de uso general en cada dirección en I-495 e I-270



7

Red de 2 Carriles Administrados para Vehículos de Alta Ocupación (HOV):

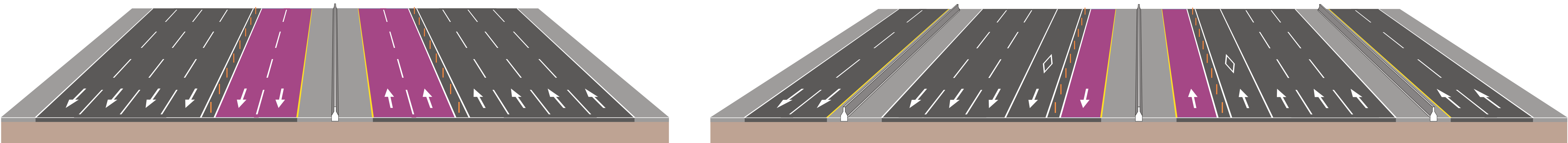
Agregar dos carriles administrados HOV en cada dirección en la I-495, retener un carril HOV existente, y agregar un carril HOV administrado en cada dirección en la I-270



8

Red de 2 Carriles con Precios Administrados en I-495, 1 Carril con Tarifa y 1 Carril HOV en solo I-270

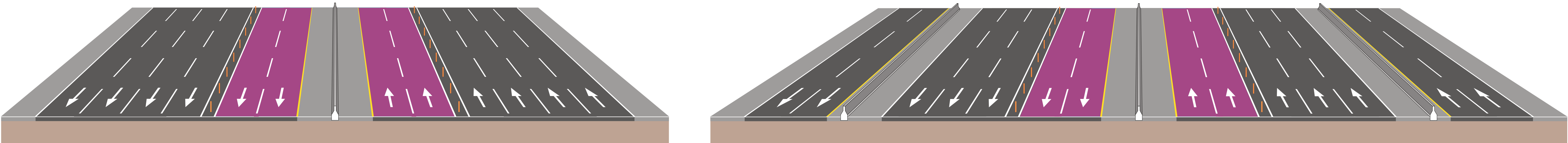
Agregar dos carriles con precios administrados en cada dirección en la I-495, agregar un carril con precio administrado, retener un carril HOV en cada dirección en la I-270



9

Red de 2 Carriles con Precios Administrados:

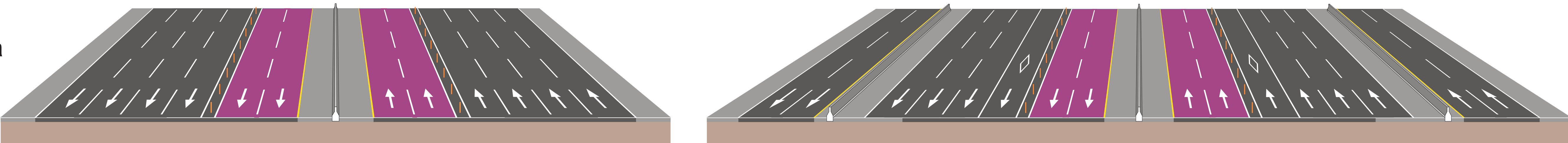
Agregar dos carriles con precio administrado en cada dirección en I-495, convertir un carril HOV existente en carril con precio administrado, agregar un carril con precio administrado en cada dirección en I-270



10

Red de 2 Carriles con Precio Administrado, y Red de Carriles Singulares HOV Administrado solo en la I-270

Agregar dos carriles con precio administrado en cada dirección en I-495 y en I-270, retener un carril HOV existente en cada dirección en I-270 solamente



Legend

Nuevos carriles GP

Nuevos carriles adminstrados HOV

Nuevos carriles adminstrados con precio

Carriles de contraflujo

* Nota:

administra carriles podría incluir autobuses

GAMA PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS (continuación)

ALTERNATIVA / DESCRIPCIÓN

11

Coleccionista / Distribuidor en I-495:

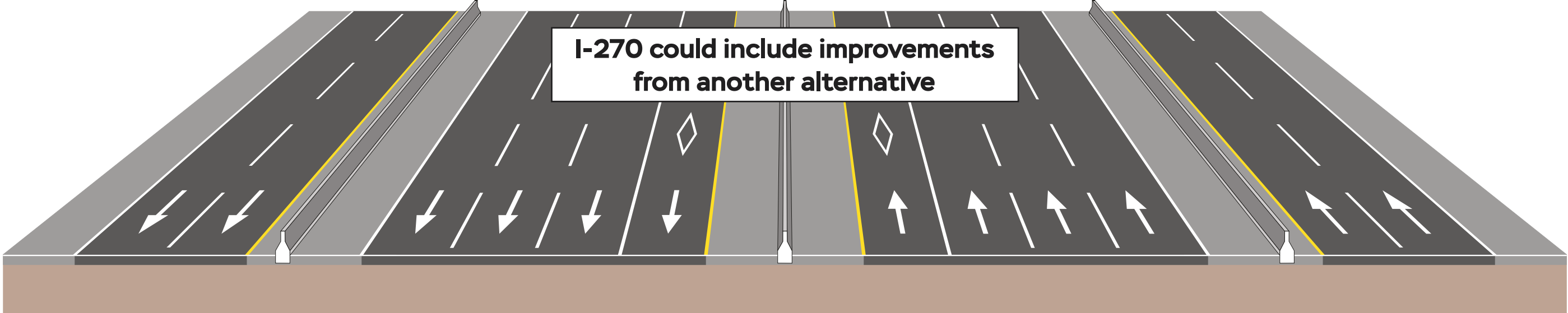
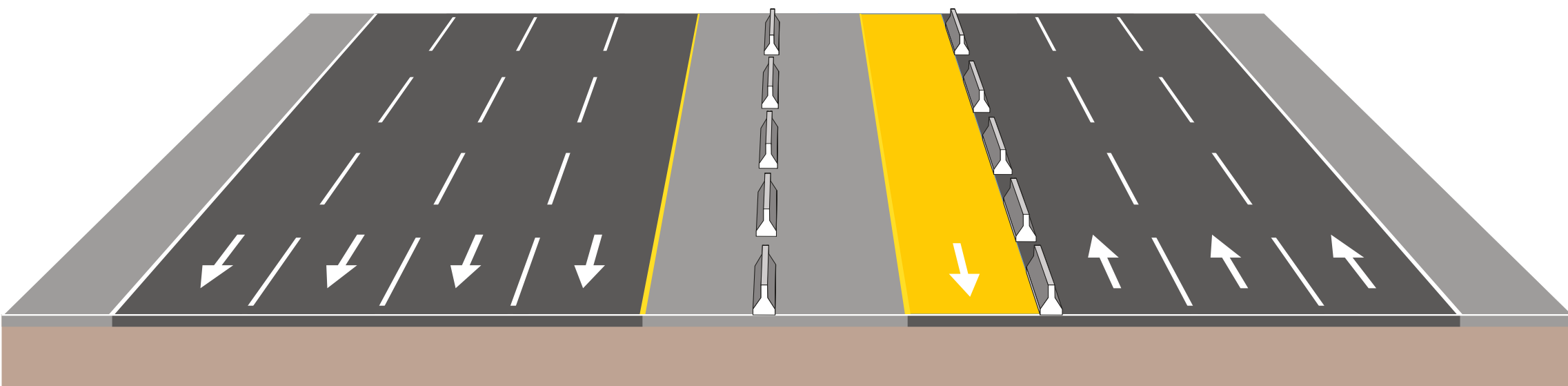
Físicamente separar el tráfico usando carriles colectores-distribuidores (C-D), agregar dos carriles GP en cada dirección en I-495; retener los carriles existentes en la I-270



12A

Contraflujo en I-495:

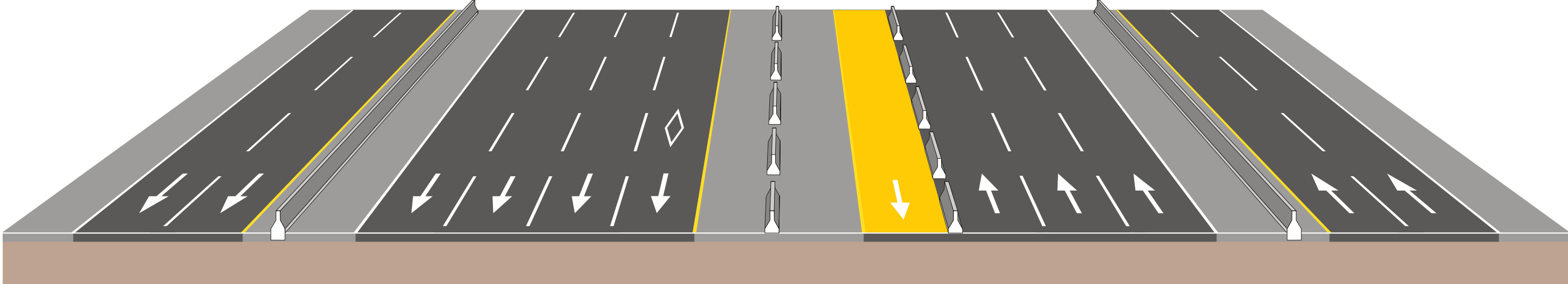
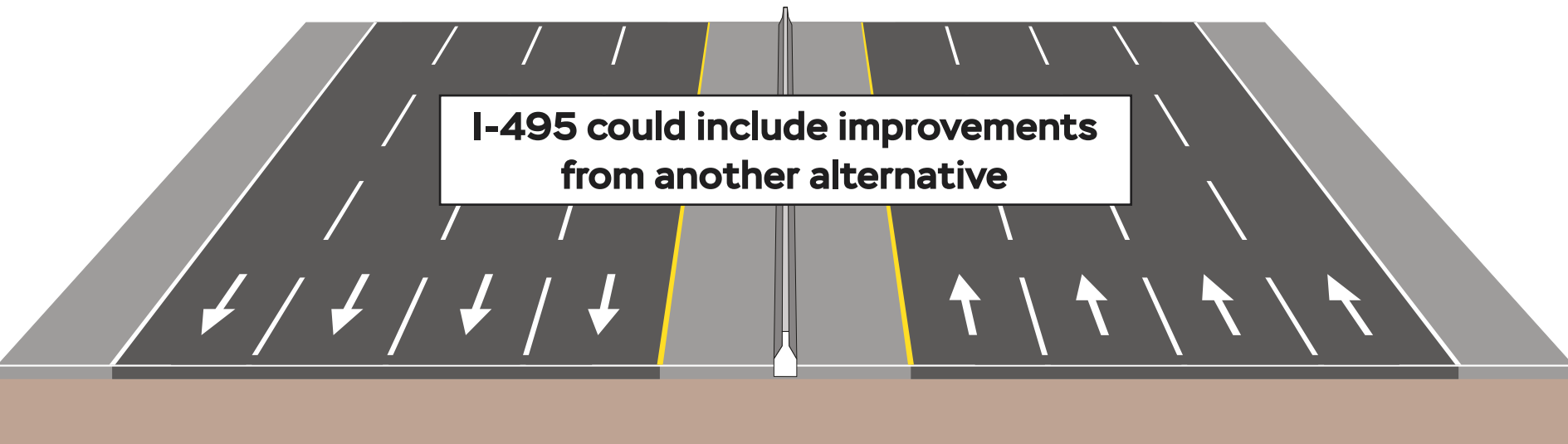
Convertir el carril de uso general existente en la I-495 en carril de contraflujo durante los periodos pico



12B

Contraflujo en I-270:

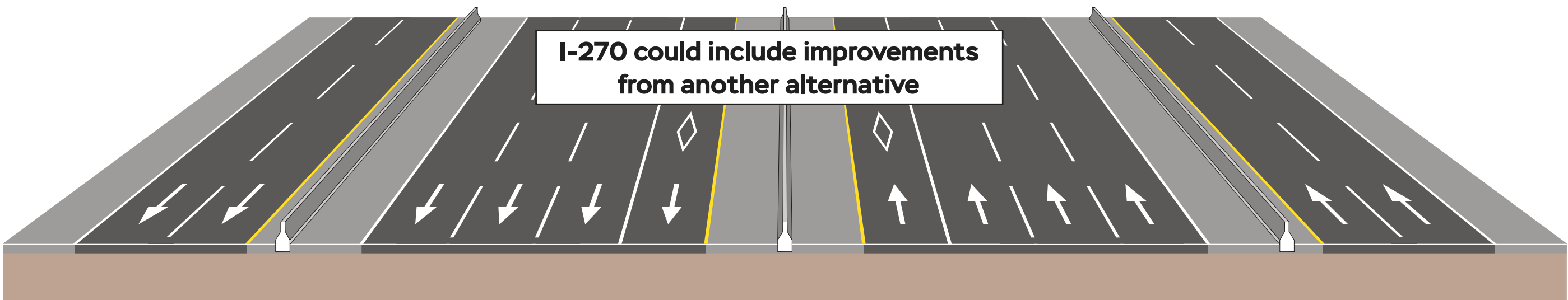
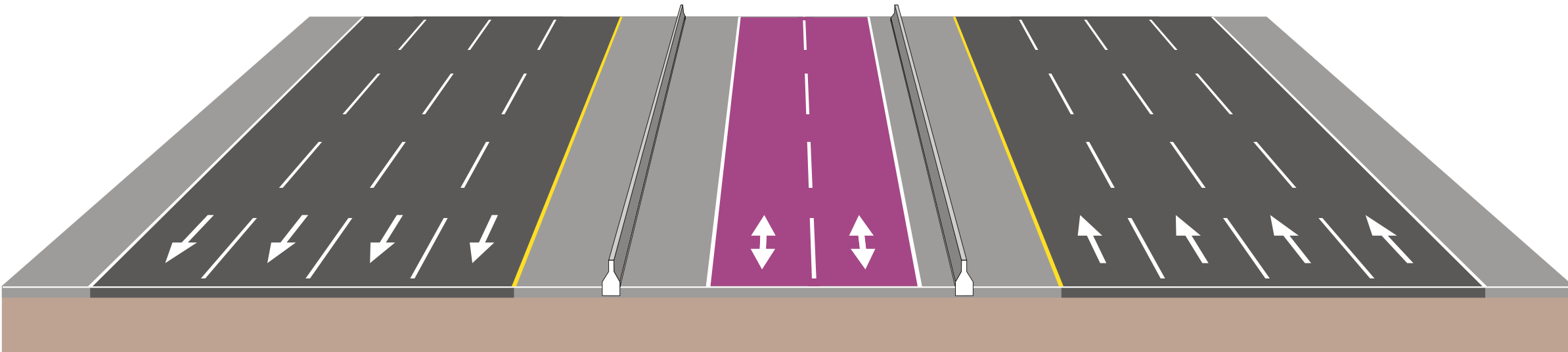
Convertir el carril HOV existente en la I-270 a carril de contraflujo durante los periodos pico, y mantener los carriles GP



13A

Red de Carriles Reversibles con Precio Administrado en I-495:

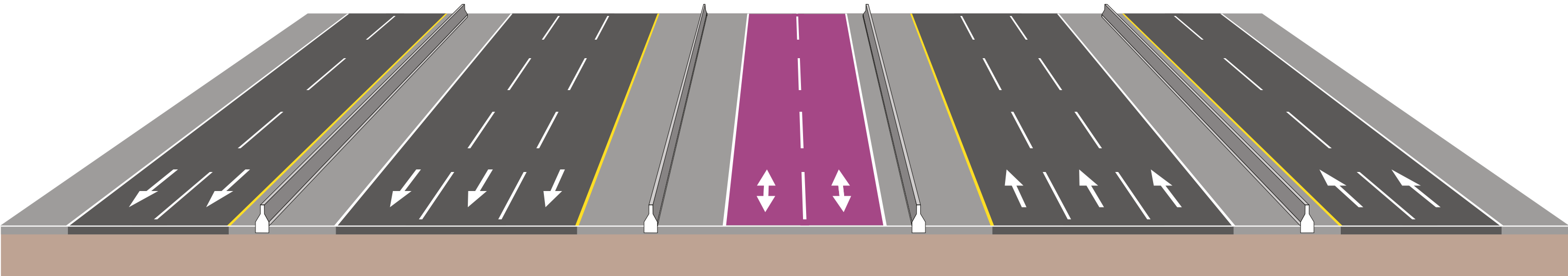
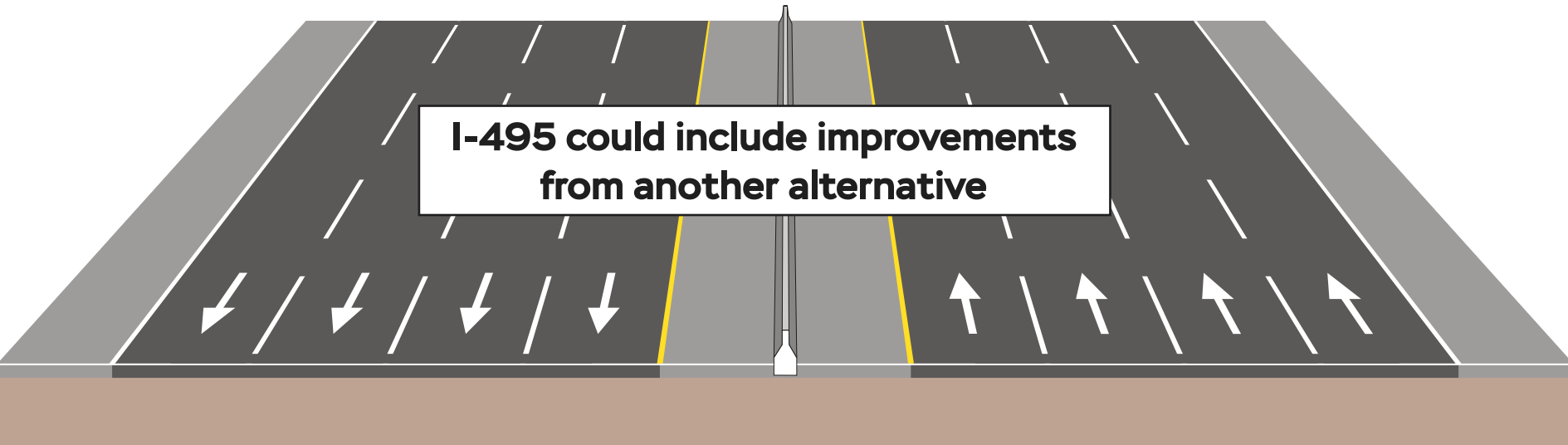
Agregar dos carriles reversibles con precios administrados en I-495



13B

Red de Carriles Reversibles con Precios Administrados en la I-270:

Convertir los carriles HOV existentes en dos carriles reversibles con precios administrados en la I-270 y mantener los carriles GP



Legend		
	Nuevos carriles GP	* Nota: administra carriles podría incluir autobuses
	Nuevos carriles adminstrados HOV	
	Nuevos carriles adminstrados con precio	
	Carriles de contraflujo	

GAMA PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS (continuación)

ALTERNATIVA / DESCRIPCIÓN

14A Tren Pesado

Esta alternativa propone el tránsito Heavy Rail (Tren Pesado) paralelo a los corredores I-495 y / o I-270 existentes. **Heavy Rail** es un modo de servicio de tránsito (también llamado metro, tránsito rápido o tren rápido) que funciona en un ferrocarril eléctrico con capacidad para un gran volumen de tráfico. Se caracteriza por vagones de alta velocidad y aceleración rápida que funcionan individualmente o en trenes de vagones múltiples sobre rieles fijos.



14B Tren Ligero

Esta alternativa propone el tránsito de tren ligero paralelo a los corredores I-495 y / o I-270 existentes, como la Línea Púrpura que se construye actualmente. **Light Rail** es un modo de servicio de tránsito (también llamado tranvía o trolebús) que funciona con vagones individuales (o en trenes cortos, generalmente de dos o tres vagones) en rieles fijos. Los vehículos ferroviarios ligeros normalmente se conducen eléctricamente con energía que se extrae de una línea eléctrica aérea a través de un carro o un pantógrafo y que es conducido por un operador a bordo del vehículo.

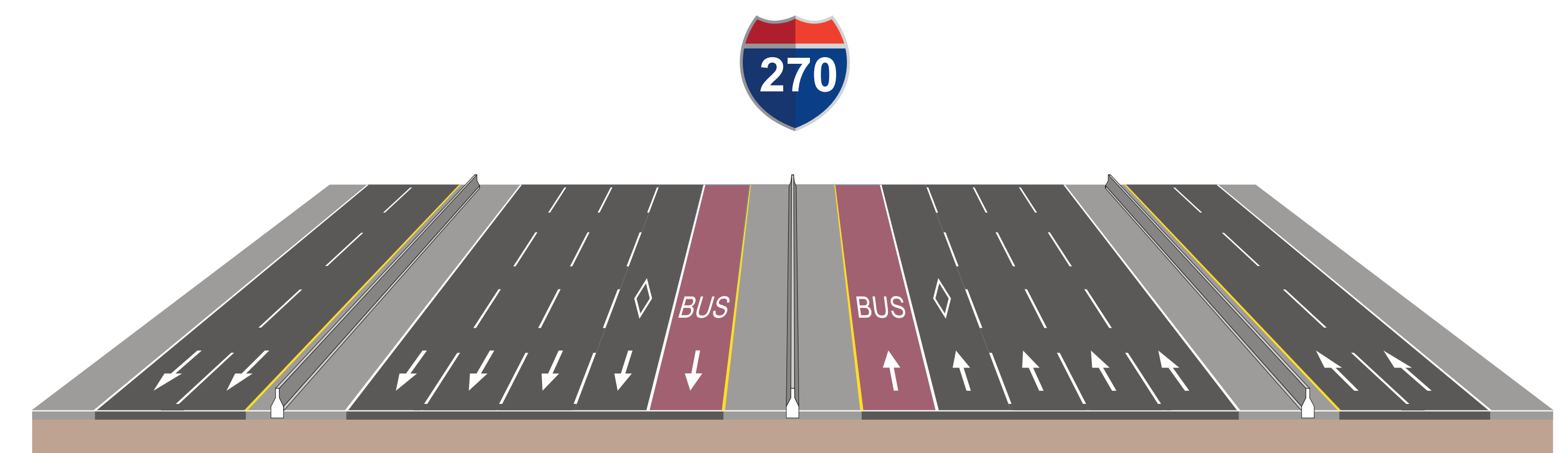
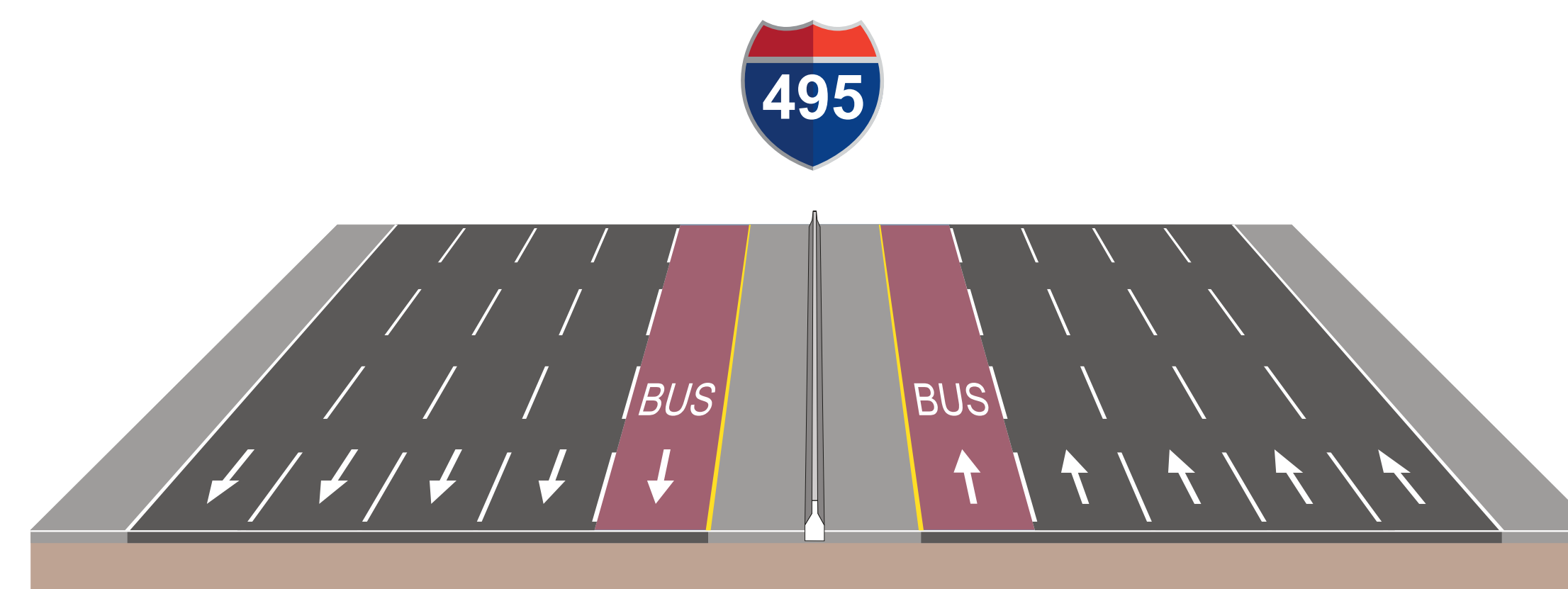


14C Tránsito Rápido de Vía Fija de Autobús (fuera de alineación)

This alternative considers fixed guideway bus rapid transit (BRT) along a new alignment parallel to the existing I-495 and/or I-270 corridors. **Bus Rapid Transit** is a high-quality bus-based transit system that delivers fast and efficient service that may include dedicated lanes, busways, traffic signal priority, off-board fare collection, elevated platforms and enhanced stations.



15 Carril Administrado de Autobús Dedicado en I-495 y I-270 Carreteras



TRANSPORTATION TERMINOLOGY

General purpose (GP) Lanes are lanes on a freeway or expressway that are open to all motor vehicles

Managed Lanes are highway facilities or a set of lanes where operational strategies are proactively implemented and managed in response to changing conditions.

High-occupancy Vehicle Managed Lanes (HOV) are a highway or street lane reserved for the use of high-occupancy vehicles, a motor vehicle carrying at least two or more persons, including carpools, vanpools, and buses.

Priced Managed Lanes combines two highway management tools:

Congestion Pricing: The use of pricing to moderate demand during peak periods is common in sectors such as power and air travel. Similarly, the concept of value pricing within the highway sector involves the introduction of road user charges that vary with the level of congestion and/or time of day, providing incentives for motorists to shift some trips to off-peak times, less-congested routes, or alternative modes. Higher prices may also encourage motorists to combine lower-valued trips with other journeys or eliminate them entirely. When peak-period volumes are high, a shift in a relatively small proportion of trips can lead to substantial reductions in overall congestion levels and more reliable travel times.

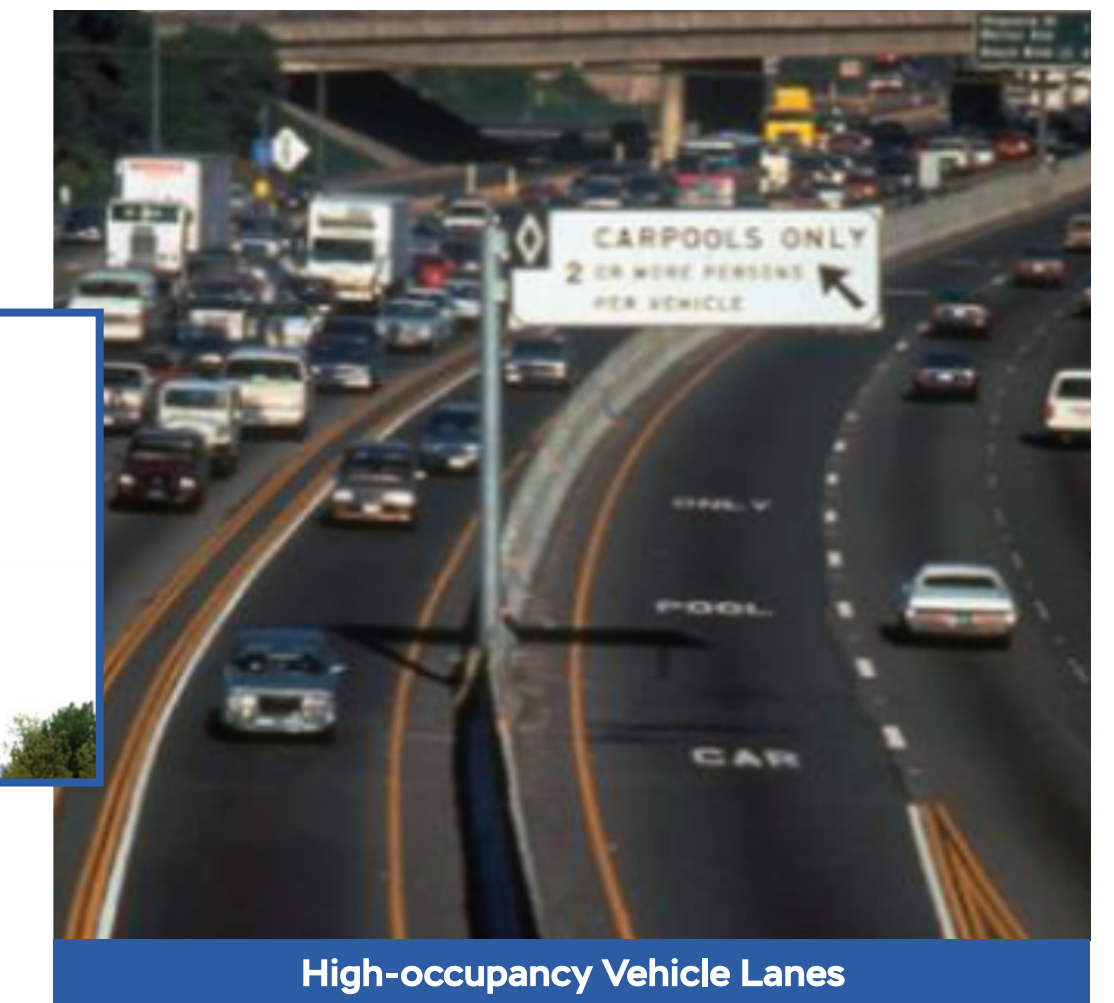
Lane Management: The rationale for lane management is to maintain a superior level of service and provide an alternative to general-purpose lanes during peak travel periods. Lane management involves restricting access to designated highway lanes based on occupancy or vehicle type. By limiting the number of vehicles in designated lanes, it is possible to maintain a desirable level of traffic service. Managed lanes are separated from general-purpose lanes by differentiating pavement striping or physical barriers, with entry often but not always limited to designated locations.

Contraflow Lane is a managed lane operating in the opposite direction of the normal flow of traffic and designated for peak-direction travel; separated by pylons or movable barrier.

Reversible Lane is facility in which the direction of traffic flow can be changed at different times of the day to match peak direction of travel, typically inbound in the morning and outbound in the afternoon.

Transportation Systems Management (TSM) are actions that improve the operation and coordination of transportation services and facilities.

Travel Demand Management (TDM) is a variety of strategies, techniques, or incentives aimed at providing the most efficient and effective use of existing transportation services and facilities (e.g. rideshare and telecommuting promotion, managed lanes, preferential parking, road pricing, etc.)



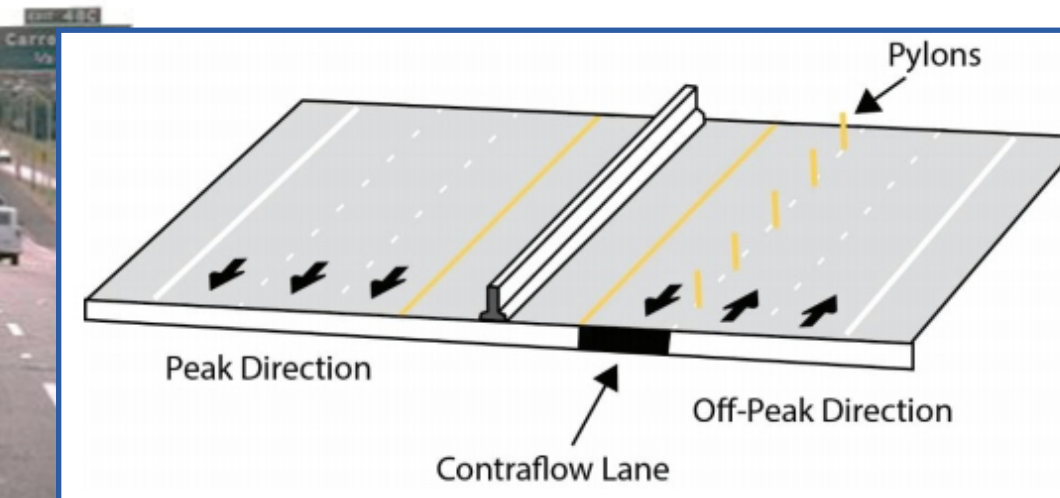
High-occupancy Vehicle Lanes



Priced Managed Lanes



Contraflow Lanes



Reversible Lanes

