

Cuando sea factible, considerar eliminar el pavimento de la zona intermedia y posiblemente incluir paisajismo, bordillo de hormigón, etc.

Mantener el separador de césped donde hayan servicios públicos en el centro. Considerar la posibilidad de agregar árboles paisajísticos adicionales donde sea factible.

Alinear mejor la intersección con el espacio entre separadores para facilitar los giros a la izquierda. Eliminar el asfalto existente.

Eliminar los carriles de giro a la derecha en el lado sur de E. Thompson Lane y convertirlos en carriles intermedios para bicicletas que se ensanchan y convierten en un sendero multiusos de 10 pies.

E. Thompson Lane 58-78

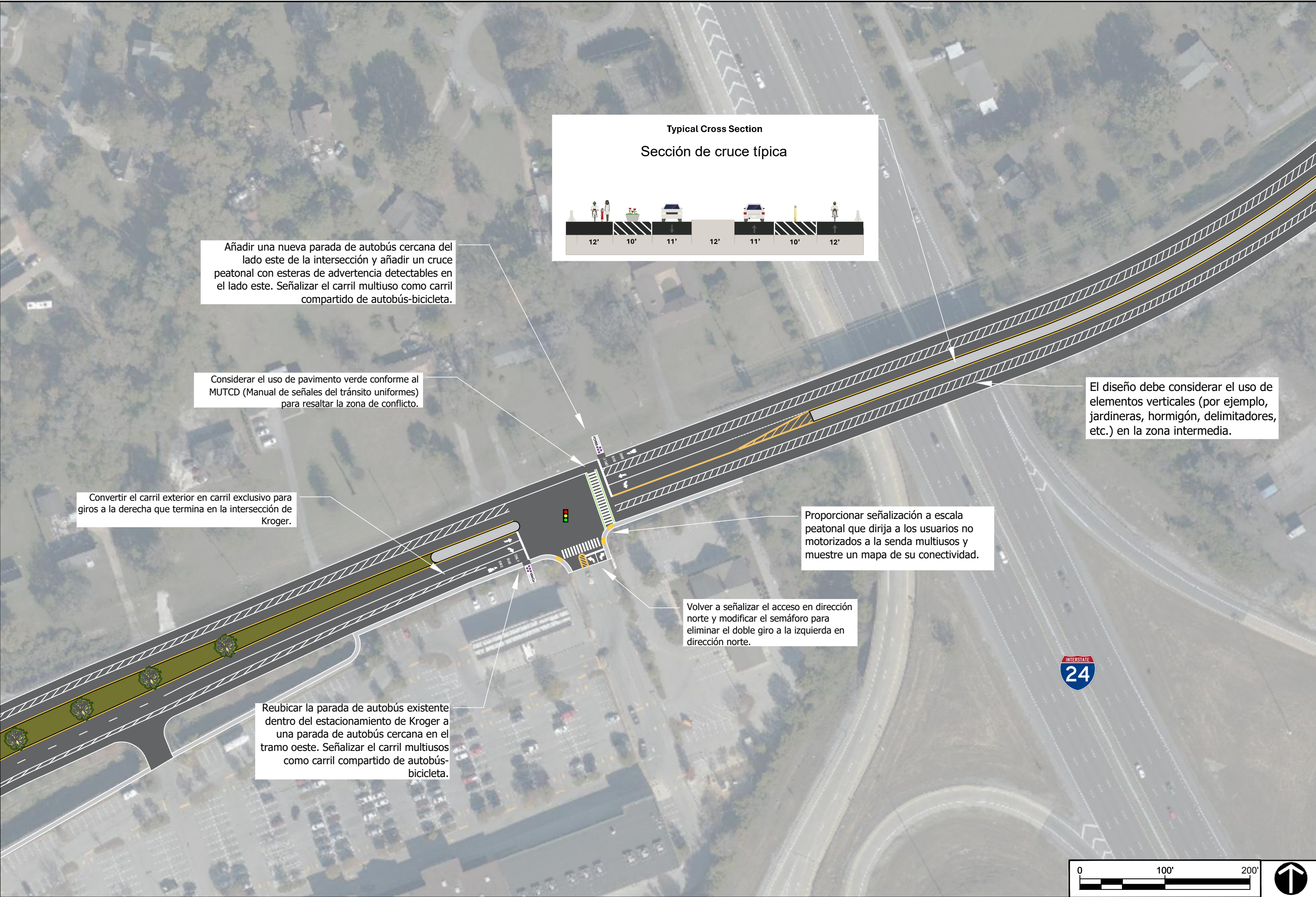
Thompson Lane

Diseño de intersecciones de otros.

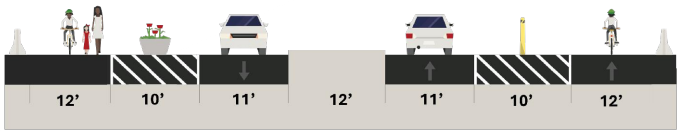
Southlake Drive

Briley Parkway (SR 155)





Typical Cross Section
Sección de cruce típica



Añadir una nueva parada de autobús cercana del lado este de la intersección y añadir un cruce peatonal con esteras de advertencia detectables en el lado este. Señalizar el carril multiuso como carril compartido de autobús-bicicleta.

Considerar el uso de pavimento verde conforme al MUTCD (Manual de señales del tránsito uniformes) para resaltar la zona de conflicto.

Convertir el carril exterior en carril exclusivo para giros a la derecha que termina en la intersección de Kroger.

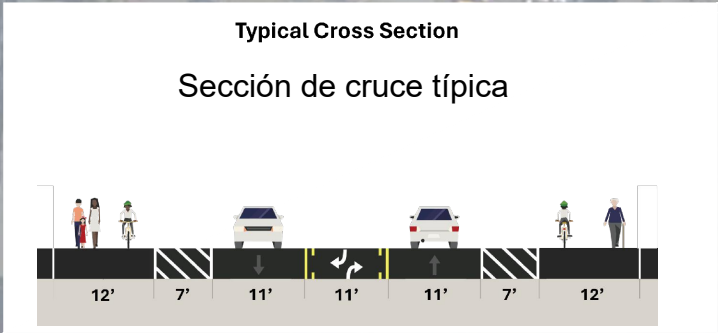
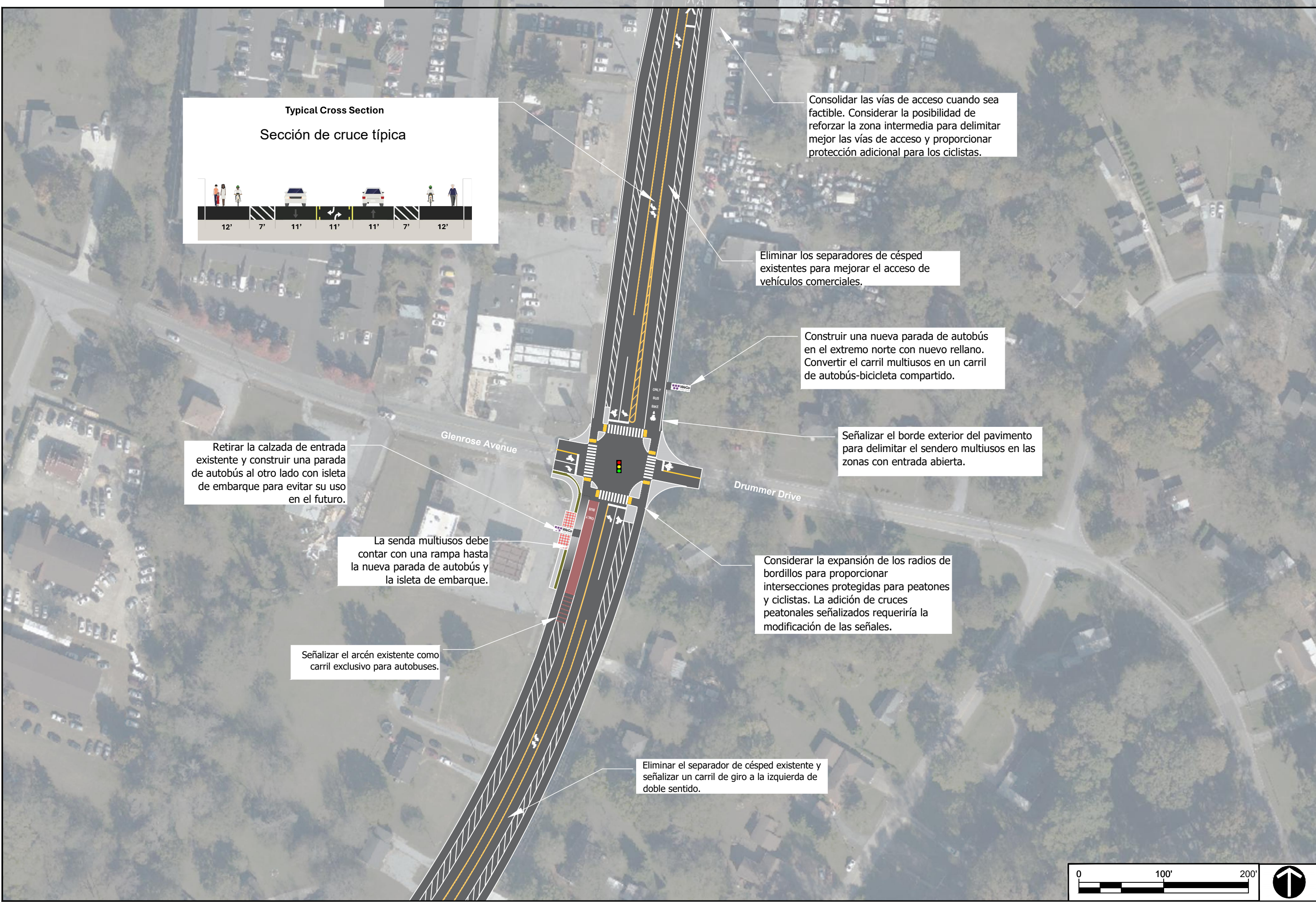
Reubicar la parada de autobús existente dentro del estacionamiento de Kroger a una parada de autobús cercana en el tramo oeste. Señalizar el carril multiusos como carril compartido de autobús-bicicleta.

Proporcionar señalización a escala peatonal que dirija a los usuarios no motorizados a la senda multiusos y muestre un mapa de su conectividad.

Volver a señalar el acceso en dirección norte y modificar el semáforo para eliminar el doble giro a la izquierda en dirección norte.

El diseño debe considerar el uso de elementos verticales (por ejemplo, jardineras, hormigón, delimitadores, etc.) en la zona intermedia.





Retirar la calzada de entrada existente y construir una parada de autobús al otro lado con isleta de embarque para evitar su uso en el futuro.

La senda multiusos debe contar con una rampa hasta la nueva parada de autobús y la isleta de embarque.

Señalizar el arcén existente como carril exclusivo para autobuses.

Glenrose Avenue

Drummer Drive

Consolidar las vías de acceso cuando sea factible. Considerar la posibilidad de reforzar la zona intermedia para delimitar mejor las vías de acceso y proporcionar protección adicional para los ciclistas.

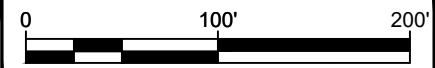
Eliminar los separadores de césped existentes para mejorar el acceso de vehículos comerciales.

Construir una nueva parada de autobús en el extremo norte con nuevo rellano. Convertir el carril multiusos en un carril de autobús-bicicleta compartido.

Señalizar el borde exterior del pavimento para delimitar el sendero multiusos en las zonas con entrada abierta.

Considerar la expansión de los radios de bordillos para proporcionar intersecciones protegidas para peatones y ciclistas. La adición de cruces peatonales señalizados requeriría la modificación de las señales.

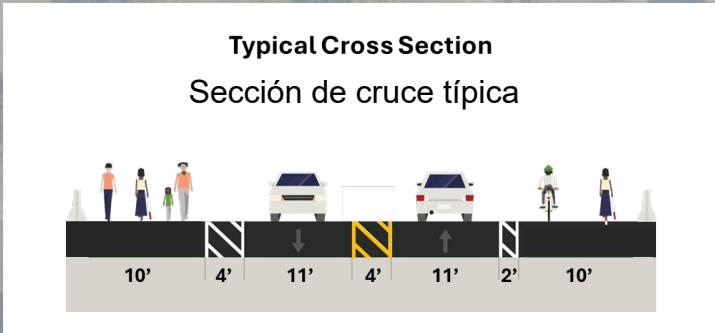
Eliminar el separador de césped existente y señalar un carril de giro a la izquierda de doble sentido.





El proceso de diseño debe dar prioridad a una zona intermedia reforzada, delimitadores, reforzamiento de la línea de división, etc. en las intersecciones para evitar que los vehículos usen la vía multiusos como carril informal de giro a la derecha y reducir la velocidad de los vehículos en las maniobras de giro.

Construir paradas de autobús con rellanos en los extremos norte y sur de E. Thompson Lane. Señalizar el carril multiusos como carril compartido de autobús-bicicleta.



Considerar el uso de pavimento verde compatible con MUTCD (Manual de señales del tránsito uniformes) para resaltar la zona de conflicto en la intersección.



Whitsett Park & Playground

Considerar eliminar el pavimento o construir islas de separador central donde no sea necesario un carril central de giro.

Wimpole Drive

Currey Road

Reducir los radios de los bordillos eliminando el pavimento o con sombreado.

Añadir cruces peatonales en los tramos norte y oeste y añadir esteras de advertencia detectables en la zona intermedia del sendero multiusos en todas las direcciones.

Considerar el uso de cruces de peatones mejorados con intermitentes activados por peatones.

Al reducir el ancho de los carriles y la zona intermedia, proporcionar un carril de giro a la izquierda en dirección norte en Old Glenrose Avenue





