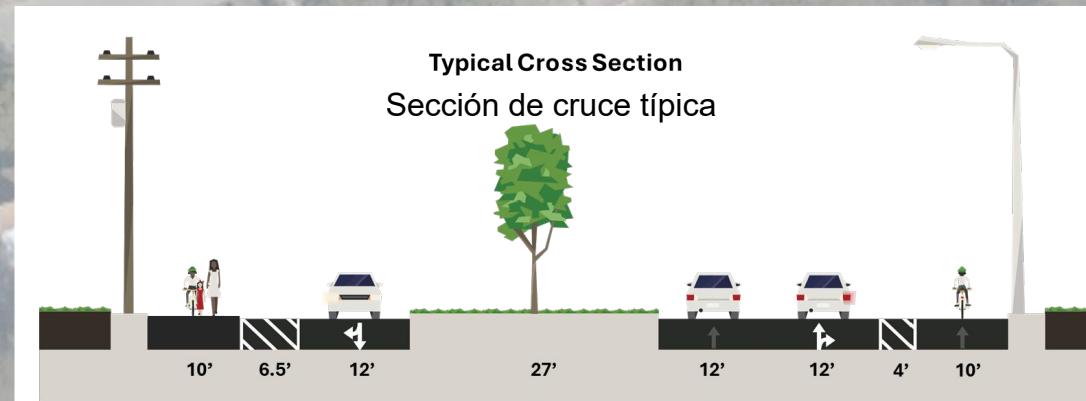


## Diseño de intersecciones de otros.



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

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

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

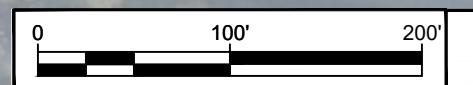
Eliminar los carriles de giro a la derecha en  
el lado sur de E. Thompson Lane y  
convertirlos en carriles intermedios para  
bicicletas que se ensanchan y convierten  
en un sendero multiusos de 10 pies.

Thompson Lane

E. Thompson Lane 58-78

Briley Parkway (SR 155)

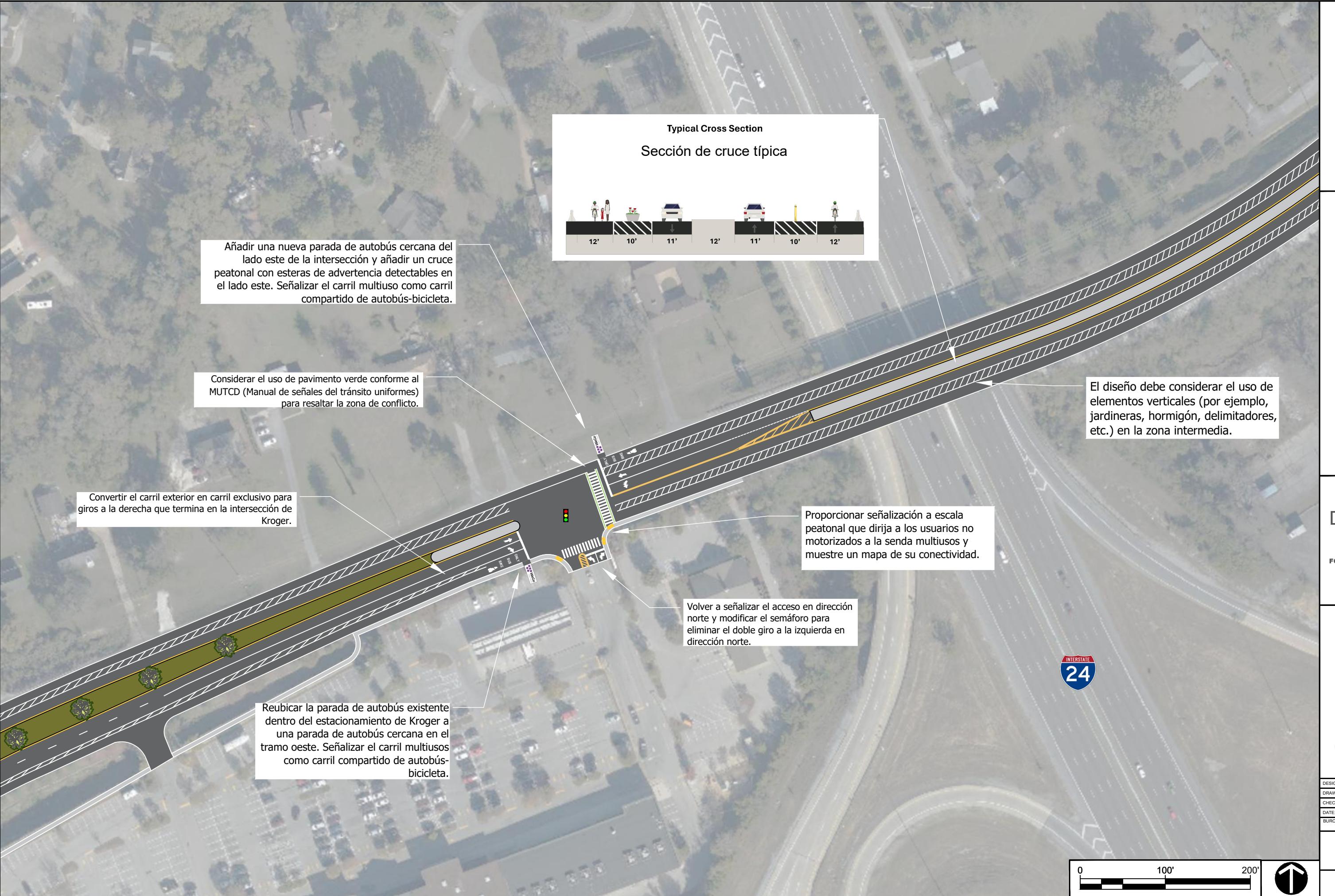
Southlake Drive

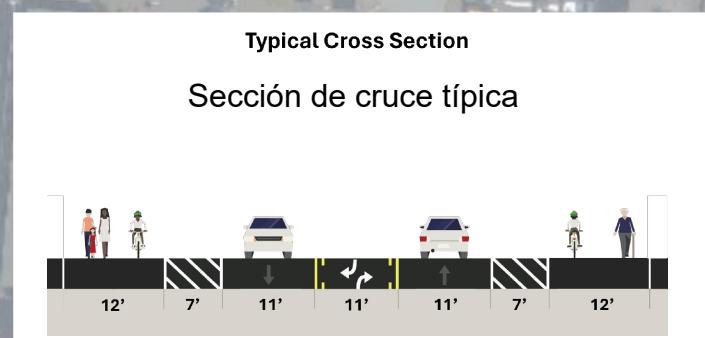




DESIGNED BY: JLH  
DRAWN BY: KMF  
CHECKED BY: NDOT  
DATE: 7/15/2024  
BURCH TRANSPORTATION PROJECT NO. 22-107

0 100' 200'  
SHEET NUMBER 02





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.

Señalar el arcén existente como carril exclusivo para autobuses.

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.

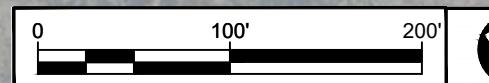
Eliminar los separadores de césped existentes para mejorar el acceso de vehículos comerciales.

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

Señalar 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 señalizar un carril de giro a la izquierda de doble sentido.





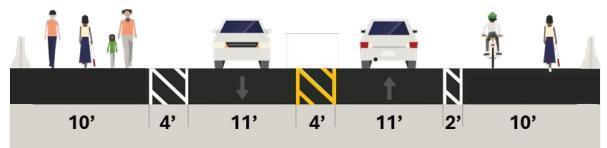
DESIGNED BY: JLH  
DRAWN BY: KMF  
CHECKED BY: NDOT  
DATE: 7/15/2024  
BURCH TRANSPORTATION PROJECT  
NO. 22-107

0 100' 200'  
SHEET NUMBER 04

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. Señalar el carril multiusos como carril compartido de autobús-bicicleta.

Typical Cross Section  
Sección de cruce típica



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



METRO PARKS  
NASHVILLE  
ESTABLISHED 1901

Mill Creek Greenway

Old Glenrose Avenue

Whitsett Park & Playground

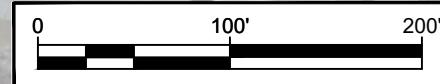
Reducir los radios de los bordillos eliminando el pavimento o con sombreado.

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.

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

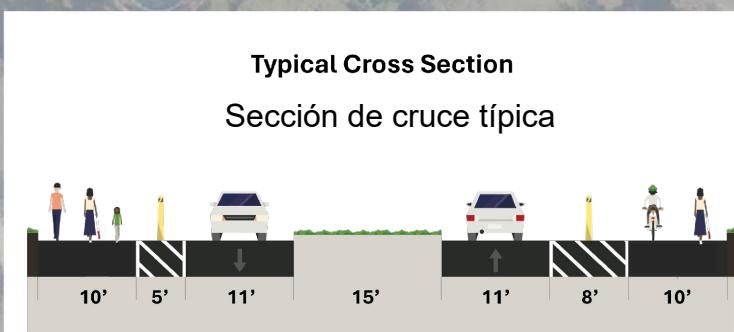
Al reducir el ancho de los carriles y la zona intermedia, proporcionar un carril de giro a la izquierda en dirección norte en Old Glenrose Avenue.





DESIGNED BY: JLH  
DRAWN BY: KMF  
CHECKED BY: NDOT  
DATE: 7/15/2024  
BURCH TRANSPORTATION PROJECT  
NO. 22-107

0 100' 200'  
SHEET NUMBER 05



Donde exista acera, usar el carril exterior y el ancho del arcén para proporcionar un carril de bicicleta intermedio en el lado sur de E. Thompson Lane.

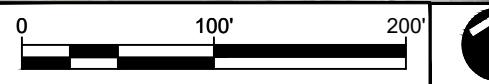
Añadir una parada de autobús con rellano en dirección norte y cruces peatonales en la intersección. Señalar el carril de bicicleta intermedio como carril compartido de autobús-bicicleta

Añadir una parada de autobús con rellano y cruces peatonales en la intersección. Señalar el carril multiusos como carril compartido de autobús-bicicleta.

El proceso de diseño debería dar prioridad a una zona intermedia reforzada en las intersecciones para evitar que los vehículos usen la vía multiusos como carril informal de giro a la derecha.

Basado en la limitada distancia de visión y la curvatura vertical, extender el separador de césped existente aproximadamente 50 pies al sur en E. Thompson Lane para evitar giros a la izquierda desde Browning Road.

Añadir señalización en el separador que prohíba los giros en U.







DESIGNED BY: JLH  
DRAWN BY: KMF  
CHECKED BY: NDOT  
DATE: 7/15/2024  
BURCH TRANSPORTATION PROJECT NO. 22-1107

0 100' 200'  
SHEET NUMBER 07

