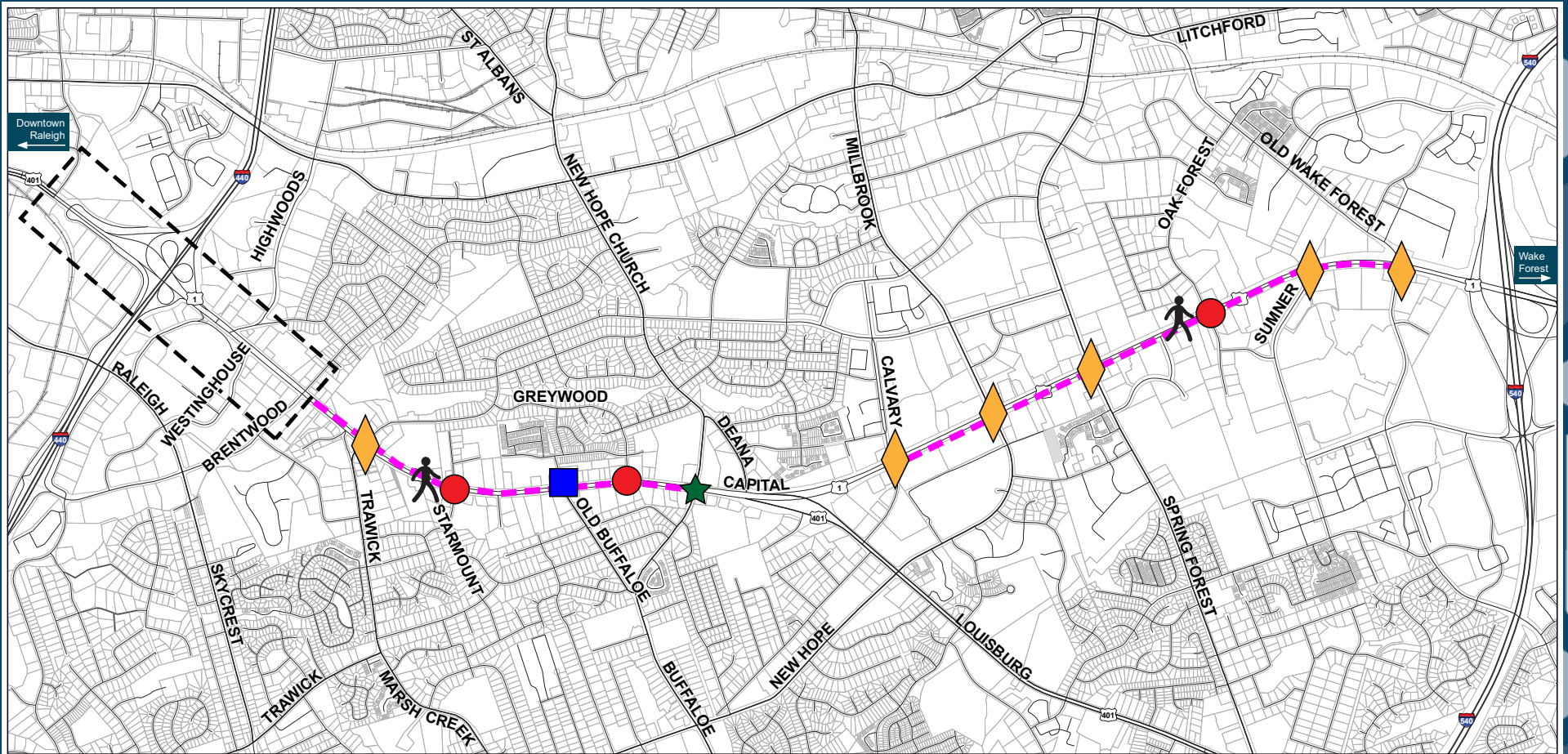










Capital Blvd. North

Estudio del corredor | Taller sobre direcciones de diseño



Alternativa Boulevard de vías múltiples

-  A desnivel - Diamante cerrado
 -  A desnivel - Intercambio urbano de punto único
 -  A desnivel
 -  Cruce peatonal a desnivel
 -  Entrar por derecha / Salir por derecha (carriles locales)
 -  I-5970 (proyecto del NCDOT)
 -  Boulevard de vías múltiples
 -  Segmento
- 0 0.25 0.5 0.75 1 Mile

El mapa de arriba muestra los intercambios que serían construidos en donde hoy se ubican intersecciones con señales de tránsito. Los intercambios utilizan un puente para permitir que el tránsito sobre Capital Boulevard cruce por otras calles sin detenerse. En la mayoría de los sitios, los intercambios permitirán doblar a la izquierda y derecha desde las calles que cruzan el boulevard. En algunos casos, no se permitirá doblar a la izquierda desde estas calles.

Boulevard de vías múltiples: Sección vial típica

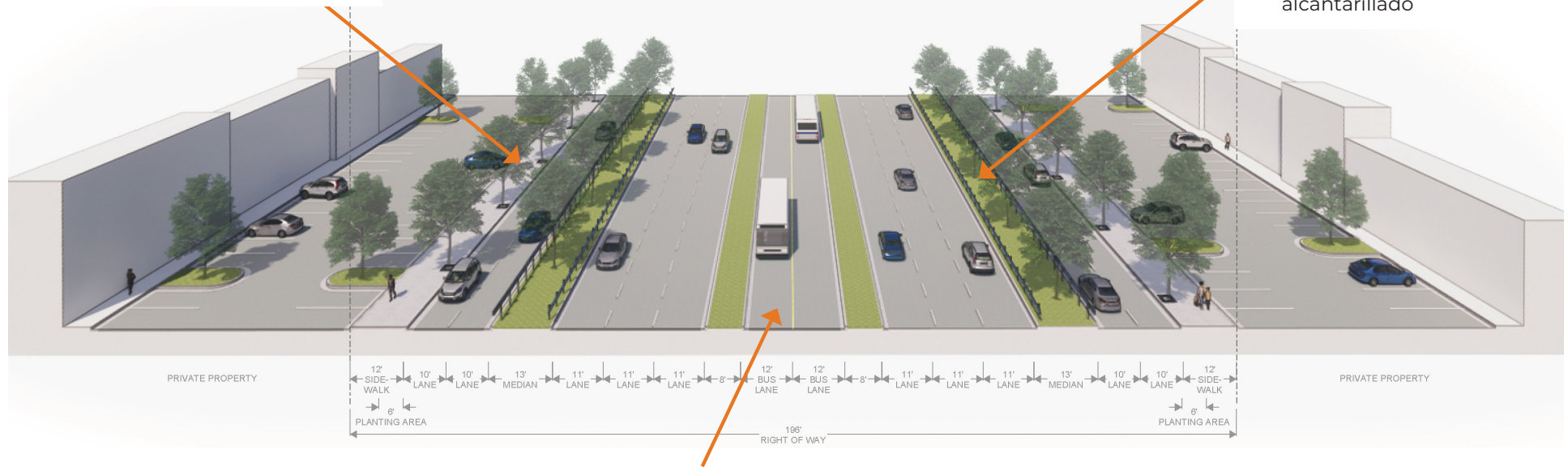


Acera

- Acera de 6 pies con área verde de 6 pies
- 12 pies de ancho en total
- En ambos costados de la vía

Mediana exterior

- 12 pies de ancho
- Baranda interior permite plantar árboles
- Puede ser usada para alcantarillado



Mediana central amplia

- Podría ser convertida en carriles para servicio de autobús rápido (BRT) en el futuro

Interchange Descriptions



Raleigh



Diamante cerrado

- Los carriles de paso no tienen señales de tránsito
- Rampas paralelas a calles transversales
- Las esquinas pueden continuar activas
- Velocidades más bajas al doblar
- Instalaciones de alta calidad para peatones/ciclistas sobre el puente



Urbano de punto único

- Los carriles de paso no tienen señales de tránsito
- Calle transversal por encima o por debajo
- Se añadirá una rampa para el tránsito sobre la US 401 para doblar hacia New Hope Church
- Instalaciones de alta calidad para peatones/ciclistas sobre el puente



Entrar y salir por derecha

- Carriles locales a lo largo del corredor
- Acceso a carriles de paso a través de entradas sobre el corredor
- No se permite doblar a la izquierda para ingresar a Capital Blvd desde calles transversales



Paso a desnivel

La calle transversal pasará sobre Capital Boulevard, permitiendo a los vehículos ingresar a los carriles locales, pero no a los exprés.



Puente peatonal

Instalación a desnivel que permitiría a los peatones cruzar sobre Capital Boulevard sin interactuar con el tránsito vehicular. Esta instalación será solo para peatones (no para vehículos).



Integración multimodal



Cómo podría integrarse el BRT

El intercambio permite a peatones caminar hacia escaleras/ascensor en el centro del puente

Desde las escaleras/ascensor, los usuarios de transporte público podrían tomar autobuses en ambas direcciones

También puede ser integrado con un puente peatonal



Ciclopista separada en calles transversales

Se requiere que los puentes de los intercambios incluyan una ciclopista separada de los carriles para vehículos

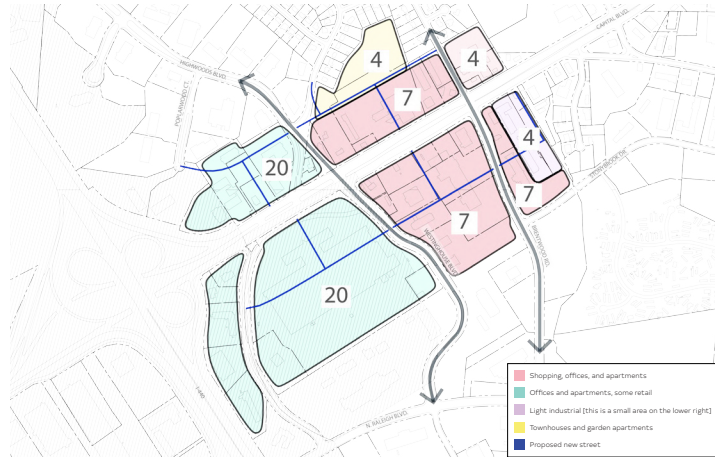


Concepto de uso del suelo



Raleigh

Highwoods:



Alturas recomendadas:

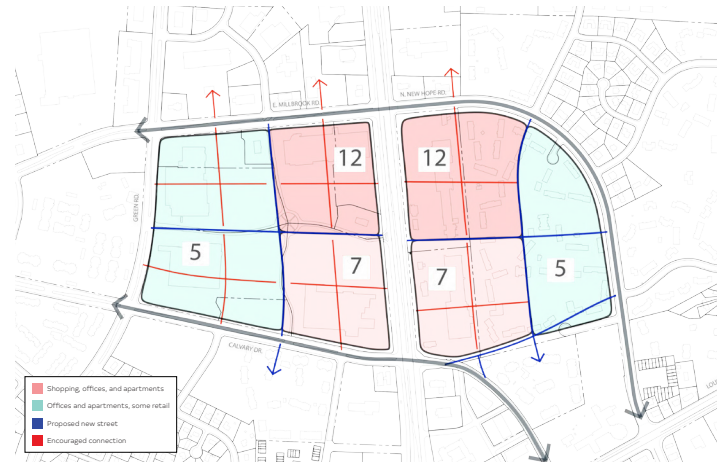
Highwoods/Westinghouse: hasta 20 pisos

Norte de Stonybrook: hasta 4 pisos

Adyacente al vecindario Brentwood: hasta 4 pisos con solo 3 pisos a menos de 100 pies de terrenos familiares

Alrededor de la intersección de Brentwood: hasta 7 pisos

Mini City:



Alturas recomendadas:

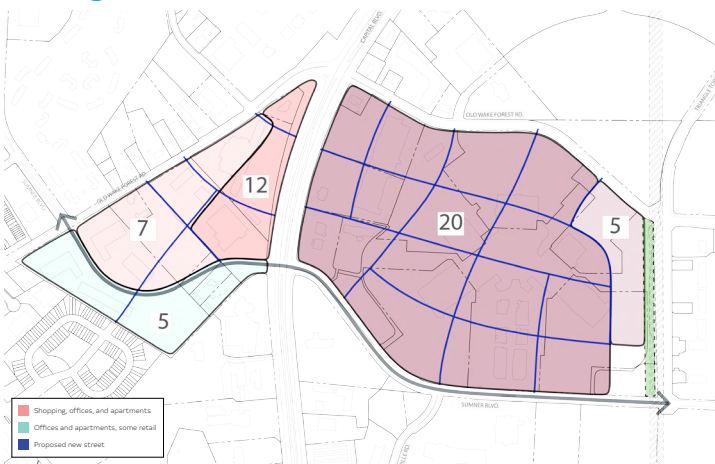
Este de Green Rd.: hasta 5 pisos

Cerca de la intersección de Calvary: hasta 7 pisos

Adyacente a la intersección Millbrook/N. New Hope: hasta 12 pisos

Oeste de N. New Hope Rd.: hasta 5 pisos

Triangle Town Center:



Alturas recomendadas:

Oeste de Capital al norte de extensión Sumner: hasta 12 pisos sobre Capital, hasta 7 pisos sobre Old Wake Forest

Oeste de Capital al sur de extensión Sumner: hasta 5 pisos

Centro comercial Triangle Town Center y este de Capital: hasta 20 pisos

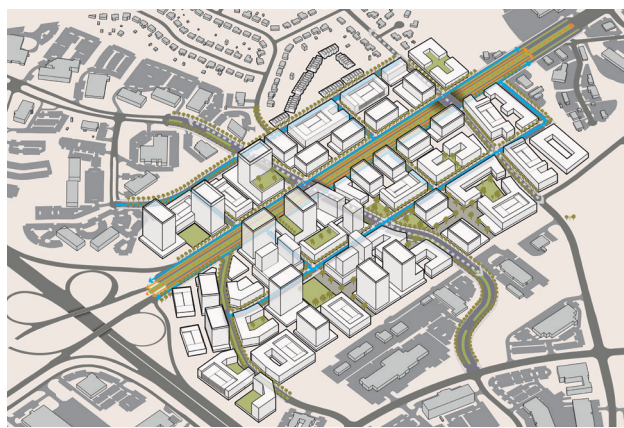
Sobre Triangle Town Blvd (este del centro comercial): hasta 5 pisos

Concepto de forma urbana



Descripción del Concepto de forma urbana: las calles laterales propuestas son designadas como vías urbanas, promoviendo calles con estilo más urbano. Los edificios estarían más cerca de la calle con menos espacio para aparcar al frente. Las nuevas calles deberán ser cómodas para los peatones y conectadas al transporte público.

Conceptos de desarrollo futuro:

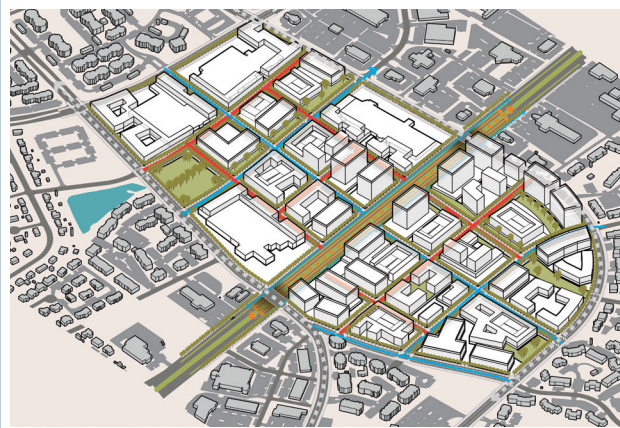


Highwoods

Si los edificios existentes son redesarrollados, sugerir una combinación de usos más diversa, incluyendo edificios para oficinas, hoteles y apartamentos

Altura de hasta 20 pisos al sur de la intersección de Highwoods y Capital, con alturas menores de hasta 7 pisos alrededor de Brentwood Rd y 4 pisos en los vecindarios y negocios aledaños

La posibilidad de construir una estación de BRT en la intersección de Highwoods generaría interés en edificios más altos y permitiría a los residentes y trabajadores utilizar un servicio de transporte público de alta calidad



Mini City

Si los centros comerciales son redesarrollados, las políticas sugieren una combinación de usos más diversa, incluyendo una combinación más diversa de oficinas y apartamentos

Se recomienda una altura de hasta 12 pisos cerca de la intersección de Millbrook y Capital, las alturas menores de hasta 7 y 5 pisos generan una transición hacia los apartamentos y negocios aledaños

La posibilidad de construir una estación de BRT en la intersección de Millbrook generaría interés en edificios más altos y permitiría a los residentes y trabajadores utilizar un servicio de transporte público de alta calidad.



Triangle Town Center

Si los centros comerciales son redesarrollados, las políticas sugieren una combinación de usos diversa, incluyendo edificios para oficinas, hoteles y apartamentos

Altura de hasta 20 pisos en el centro comercial, con alturas de hasta 12 y 7 pisos al oeste de Capital Blvd y 5 pisos en los límites del área como transición hacia vecindarios y negocios aledaños

La posibilidad de construir una estación de BRT en el centro comercial generaría interés en edificios más altos y permitiría a los residentes y trabajadores utilizar un servicio de transporte público de alta calidad.