

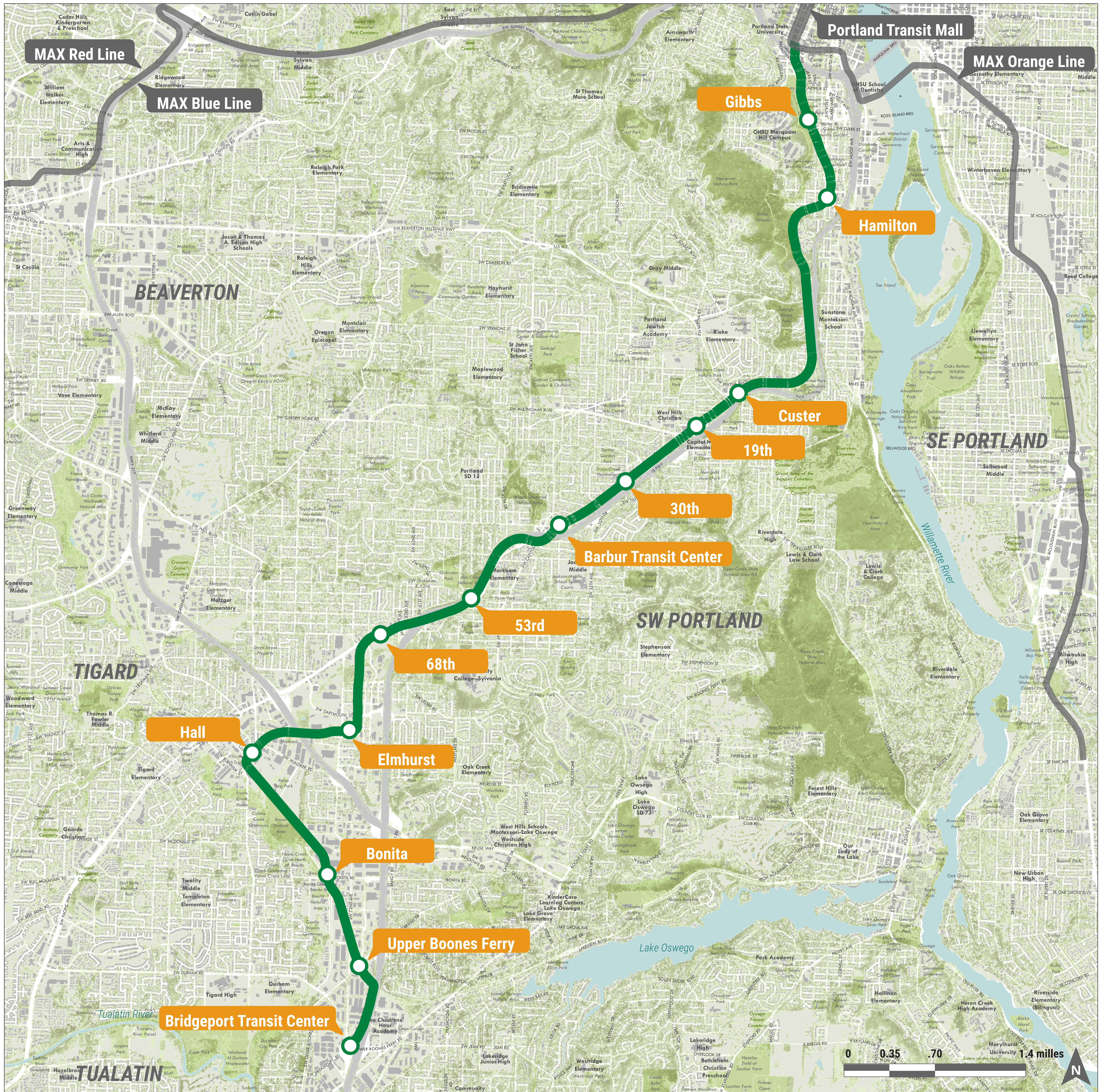
Explora los diseños del proyecto de  
MAX en el Corredor Suroeste!

Máندانos tus comentarios a:  
[agostoa@trimet.org](mailto:agostoa@trimet.org)

O déjanos un mensaje al:  
**503-962-2150**



## RUTA Y ESTACIONES



**11**  
MILLAS



**13**  
ESTACIONES



**30**  
MINUTOS

ENTRE EL CENTRO DE PORTLAND Y BRIDGEPORT VILLAGE

En El 2019, teníamos:

**23,600** personas que se trasladaban entre Portland, Tigard y Tualatin

Para el 2035, podríamos ver:

**37,500** viajes adicionales para el tren ligero en un día promedio semanal

**75,000** nuevos habitantes en el corredor Suroeste

**17** por cierto en incremento de congestión vehicular en I-5 entre Portland y Tigard





## TRANSPORTAR Y **CONNECTAR** A LAS PERSONAS

- META 1** Diseñar e implementar un proyecto de transporte seguro y confiable
- META 2** Proveer una experiencia de transporte agradable
- META 3** Diseñar para adaptarse a los modos de uso futuro y la tecnología
- META 4** Apoyar el avance del sistema de transporte multimodales



## PRESERVAR Y RESTAURAR EL MEDIO **AMBIENTE**

- META 1** Preservar el medio ambiente y la conectividad a el ecosistema regional
- META 2** Ser ecológicamente responsables y mantener el medioambiente
- META 3** Mejorar las conexiones a la naturaleza, áreas de recreación y espacios verdes



## MANTENER Y CREAR **COMMUNIDADES EQUITATIVAS**

- META 1** Mantener y fortalecer las comunidades existentes y los recursos culturales
- META 2** Promover el acceso equitativo a recursos comunitarios, comerciales y beneficios de transporte
- META 3** Apoyar la creación de espacios que promuevan aceptación y sea de uso para todos
- META 4** Generar beneficios económicos para personas y negocios que forman parte del corredor



## DISEÑAR PARA EL **FUTURO**

- META 1** Construir infraestructura robusta y flexible que apoyen el sustento de la comunidad
- META 2** Minimizar la huella de carbono del proyecto
- META 3** Planear soluciones para minimizar el impacto de potencial riesgos





**Trasladar eficientemente a más gente a más lugares**



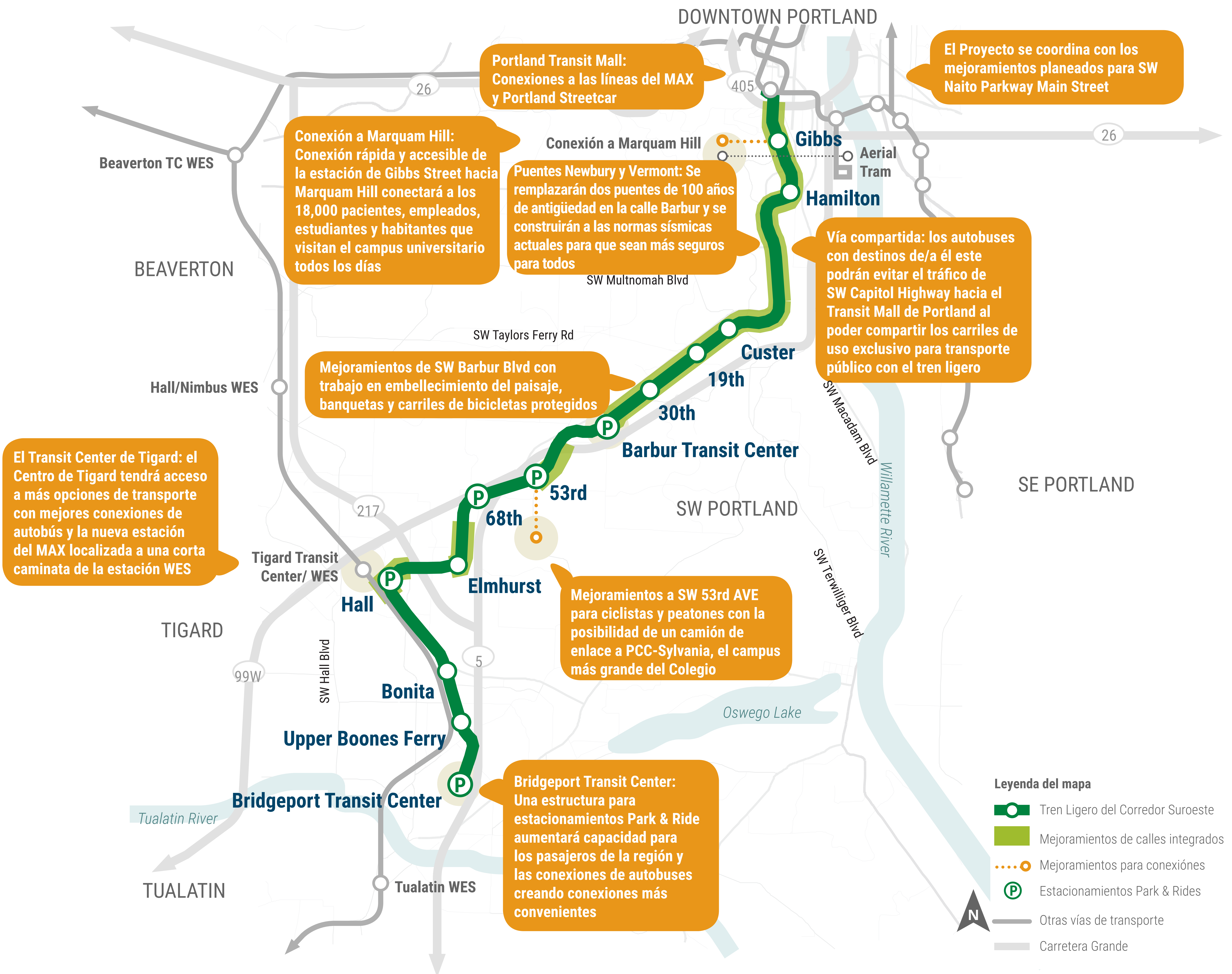
**Contribuir a la economía local**



**Construir un proyecto para todos**



**Responder a los objetivos climáticos locales**

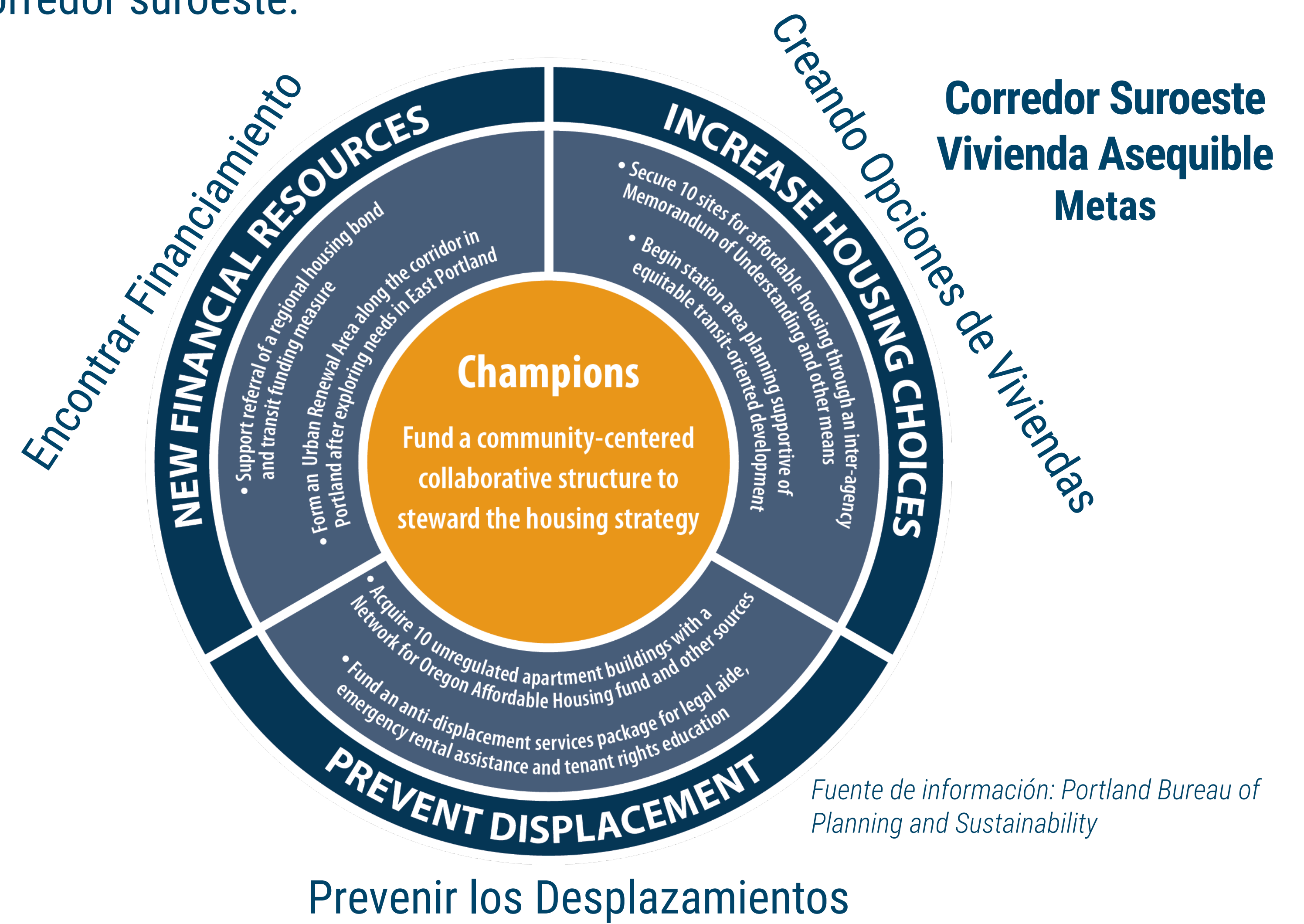




Los Compañeros del Proyecto están colaborando para asegurar que las personas de bajos ingresos y comunidades de color sean beneficiadas por esta gran inversión de transporte y continúen viviendo, trabajando y prosperando en el corredor suroeste.



Fuente de información: Metro - Southwest Corridor Equitable Development Strategy



2011

Comienza el involucramiento de la comunidad para el **Plan del Corredor Suroeste**. El plan anticipa una comunidad habitable, accesible y económicamente próspera con opciones de transporte confiable y segura para cada pasajero y habitante.

2016

La Administración Federal de Tránsito otorga a Metro un subsidio de \$895,000 para desarrollar una **Estrategia de Desarrollo Equitativo del Suroeste (SWEDS)**. El programa tiene como objetivo apoyar a los vecindarios del Corredor Suroeste con opciones de vivienda accesibles para personas de todos los ingresos y culturas, generación de trabajos para personas de todos los orígenes étnicos, oportunidades de aprendizaje que preparen a las personas para esos trabajos y salarios que apoyen el deseo de las personas de vivir y trabajar en el corredor. Se otorgaron asistencias a organizaciones de base comunitaria para que desarrollen **proyectos de pruebas** en las áreas del desarrollo empresarial/laboral y de vivienda. La Estrategia de Vivienda Equitativa de Portland y Tigard pasa a formar parte de SWEDS.

2018

Un **memorando de entendimiento (MOU)** entre TriMet, Metro, el Condado de Washington y las ciudades de Tigard y Portland se compromete a identificar los sitios que podrían instalar de **750 a 950 unidades** de viviendas accesibles, y a identificar los programas y el apoyo de reglamentos necesarios para hacerlo realidad.

2019

Metro solicita un subsidio de 1.2 millones de dólares a la Administración Federal de Tránsito para ampliar el **trabajo de SWEDS**. El proyecto propuesto se centrará en la estabilización de la fuerza de trabajo, la estabilización de las empresas y el desarrollo económico.



Fuente de información: Metro - Southwest Corridor Equitable Development Strategy

**Manténgase informado:** Visite nuestro sitio web para obtener más información sobre el proyecto y cómo inscribirse para recibir notificaciones sobre las reuniones en la comunidad y más noticias del proyecto.

[trimet.org/swcorridor](http://trimet.org/swcorridor)

2016

Metro otorga Subsidios de Vivienda Equitativa a las ciudades de Portland y Tigard para desarrollar un enfoque estratégico unificado de viviendas accesibles y a precio de mercado para todo el Corredor Suroeste.



Fuente de información: Metro - Southwest Corridor Equitable Development Strategy

2018

Electores aprueban un bono de vivienda asequible de 652.8 millones de dólares que incluye objetivos para preservar o construir 3,900 unidades para inquilinos de bajos ingresos en toda la región.

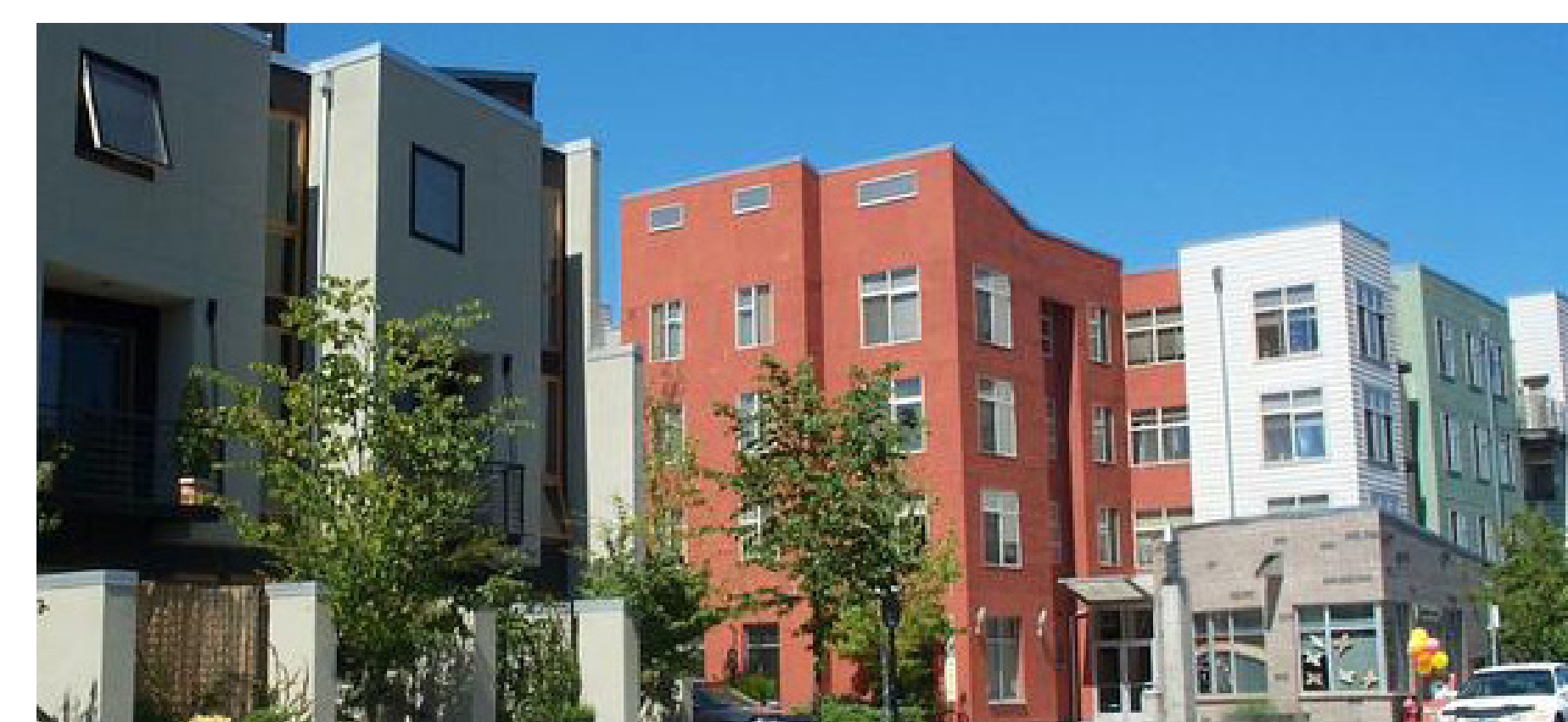
2018

Las ciudades de Portland y Tigard adoptan Estrategias de Viviendas Equitativas que incluyen metas para la construcción, compra o transformación de viviendas de renta accesible:

- Ciudad de Portland: mínimo de 300 a 350 unidades, con una meta de 1,050 a 1,400
- Ciudad de Tigard: mínimo de 500 unidades, con un objetivo de 750-900

2020

Concluyen los proyectos de prueba de SWEDS y el liderazgo del programa evoluciona hacia una Coalición de Equidad del Suroeste, a través de los fondos otorgados por la organización de Meyer Memorial Trust. La coalición sirve como la organización colaboradora para la implementación y abogacía. Con fondos iniciales para los dos primeros años, la coalición probará métodos eficaces y establecerá un modelo de impacto colectivo que sea sostenible, dirigido por la comunidad, con un objetivo de 10 años y 10 millones de dólares.



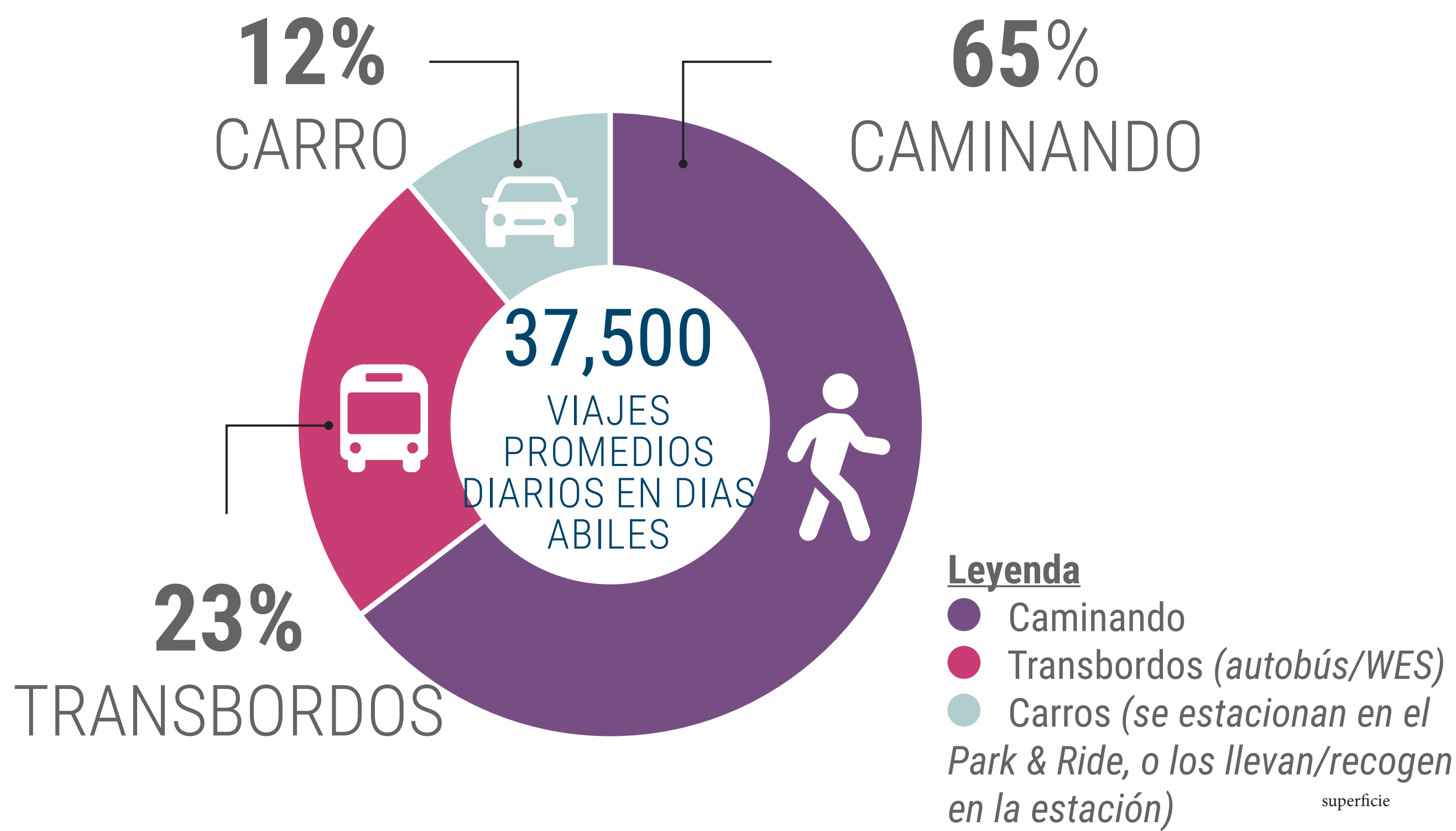
Fuente de información: Metro - Southwest Corridor Equitable Development Strategy



## PASAJEROS EN EL 2035

### PARTICION POR FORMAS DE USO TOTAL (SUBIDAS/BAJADAS)

Fuente de información: METRO, 2019



### CAMINANDO

Caminar representa una porción considerable de cómo la gente llega a las estaciones. El proyecto contribuirá a una red de calles más conectadas y seguras.

### ESTACIONAMIENTOS

Las instalaciones de estacionamientos ayudan a los pasajeros que viajan desde distancias más lejanas o de lugares con poco servicio de transporte a acceder el sistema del tren.

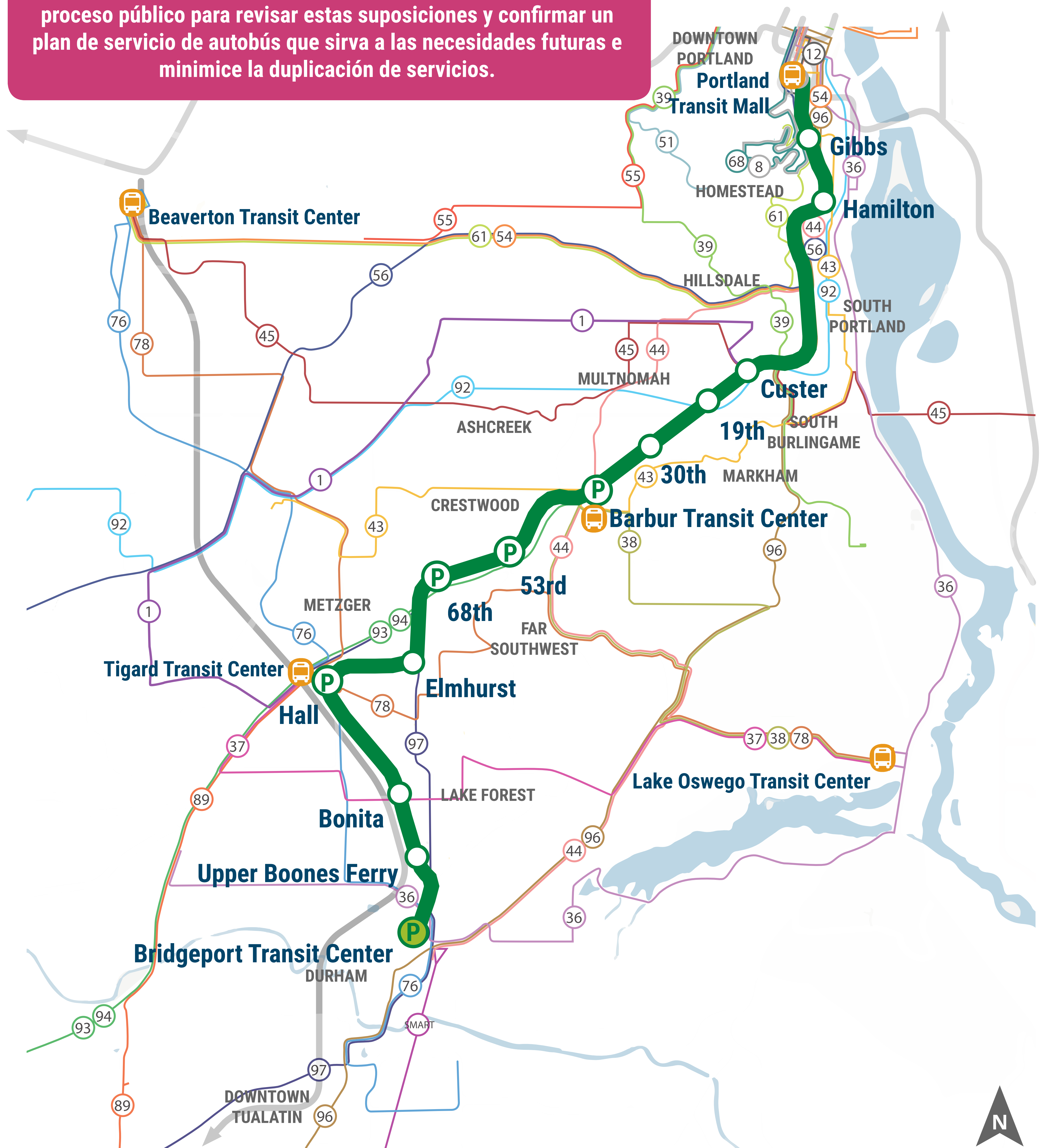
Nombre de la estación	Existen	Propuesta Cantidad	Descripción
Barbur Transit Center	368	hasta 300	superficie
53rd Avenue	0	hasta 310	superficie
68th Avenue	0	hasta 350	superficie
Hall Boulevard	0	hasta 100	superficie
Bridgeport Transit Center	368	hasta 960	garaje
<b>Espacios Totales</b>		<b>hasta 2,020</b>	

Ⓟ Estacionamientos Park & Ride al superficie

Ⓠ Estacionamientos Park & Ride en garaje

## CONEXIONES DE AUTOBUSES

Para propósitos del modelo que calcula el número de pasajeros, los planificadores asumieron cambios en servicios de autobuses basados en el plan de Southwest Service Enhancement Plan (SWSEP). Un año antes de empezar el servicio del Tren Ligero del Corredor Suroeste, TriMet involucrar a la comunidad en un proceso público para revisar estas suposiciones y confirmar un plan de servicio de autobús que sirva a las necesidades futuras e minimice la duplicación de servicios.



## OTRAS FORMAS DE LLEGAR A LA ESTACIÓN

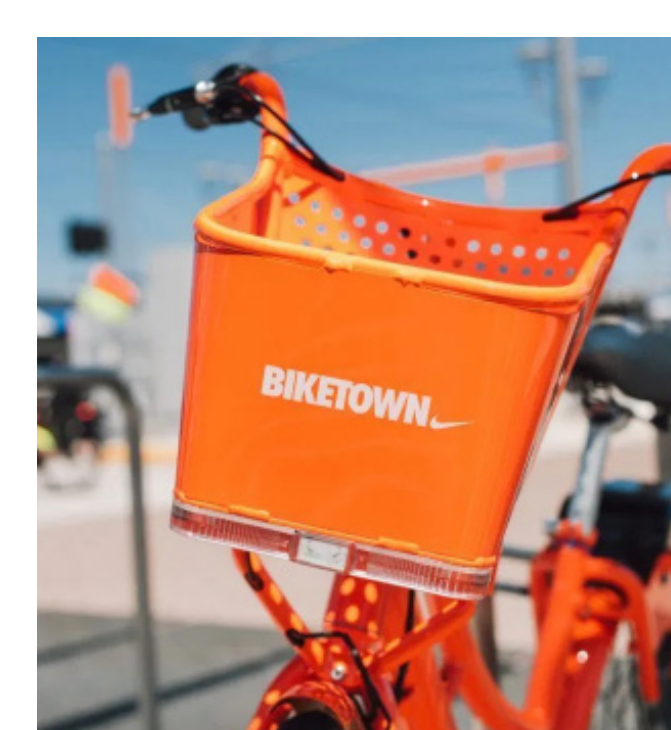
Una característica clave del diseño de las estaciones del Corredor Suroeste será la flexibilidad para evolucionar y acomodar las cambiantes necesidades de movilidad de la comunidad. Las estaciones serán diseñadas para ayudar a la gente llegar a donde necesitan estar.

- Comparación de acceso a las estaciones:** Los mejoramientos para todos los modos de acceso serán planeados, distribuidos y dirigidos en colaboración con los compañeros del proyecto.
- El proyecto del Tren Ligero del Corredor Suroeste agregara más de seis millas al sistema de ciclismo de la región,** cruces de bicicletas y embellecimiento del paisaje en los alrededores.

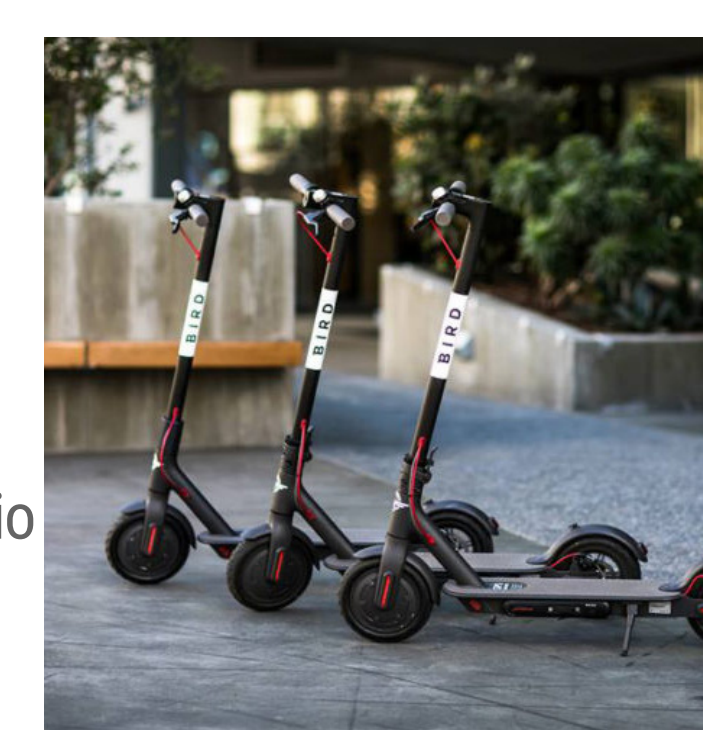
- Peatones
- Ciclistas
- Transbordos
- Dejan/recogen en la estación
- Estacionamientos Park & Ride



### 3 Más y mejores opciones de transporte aumentan la comodidad y conveniencia para el uso de transporte para todos.



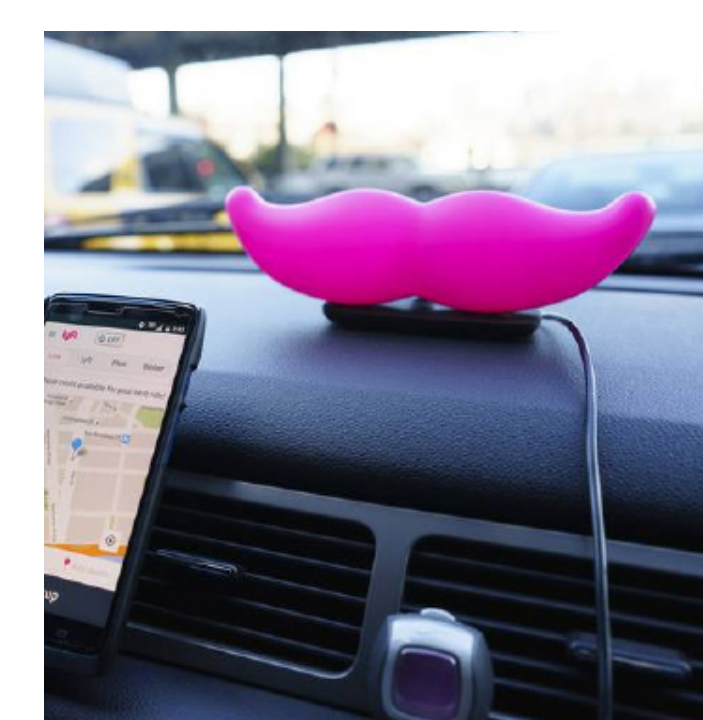
**Bicicletas Compartidas**  
El sistema de bicicletas compartidas está a disposición a los usuarios para usar como sea necesario ya sea para ir de un punto a otro o viajes de ida y vuelta.



**Scoters Eléctricos**  
El Scooter compartidos es un sistema de los scooters eléctricos en el que los usuarios utilizan una aplicación para alquilar y viajar a su destino.



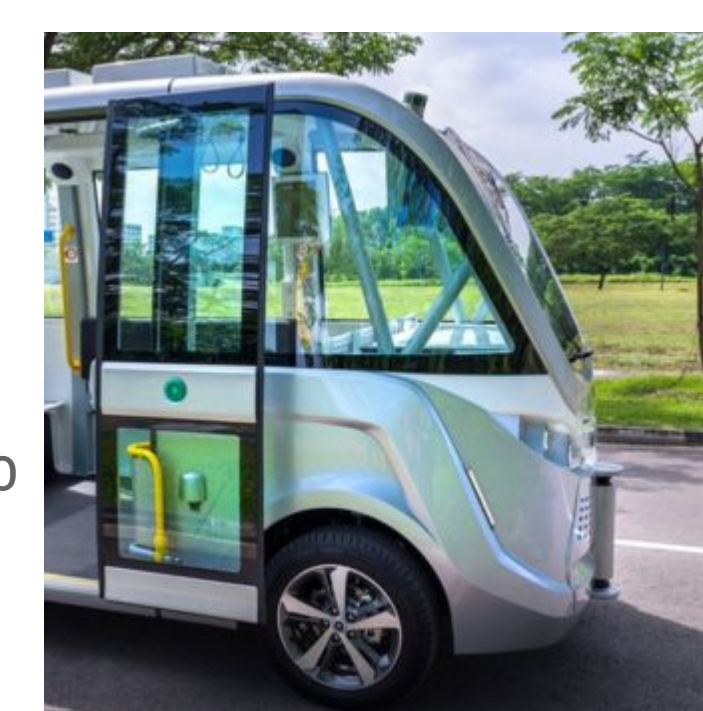
**Carro Compartido**  
El programa de carros compartidos ayuda a las personas a obtener acceso a una red de vehículos para alquilarlo ya sea por hora o por millas.



**Vehículos compartidos a petición**  
Los conductores a petición son conectados con los pasajeros en tiempo real a través de aplicaciones en los celulares.



**Micro tránsito**  
El micro tránsito es un servicio transbordador que puede ser a pedido en tiempo real o servicio de ruta fija actualizado con frecuencia.

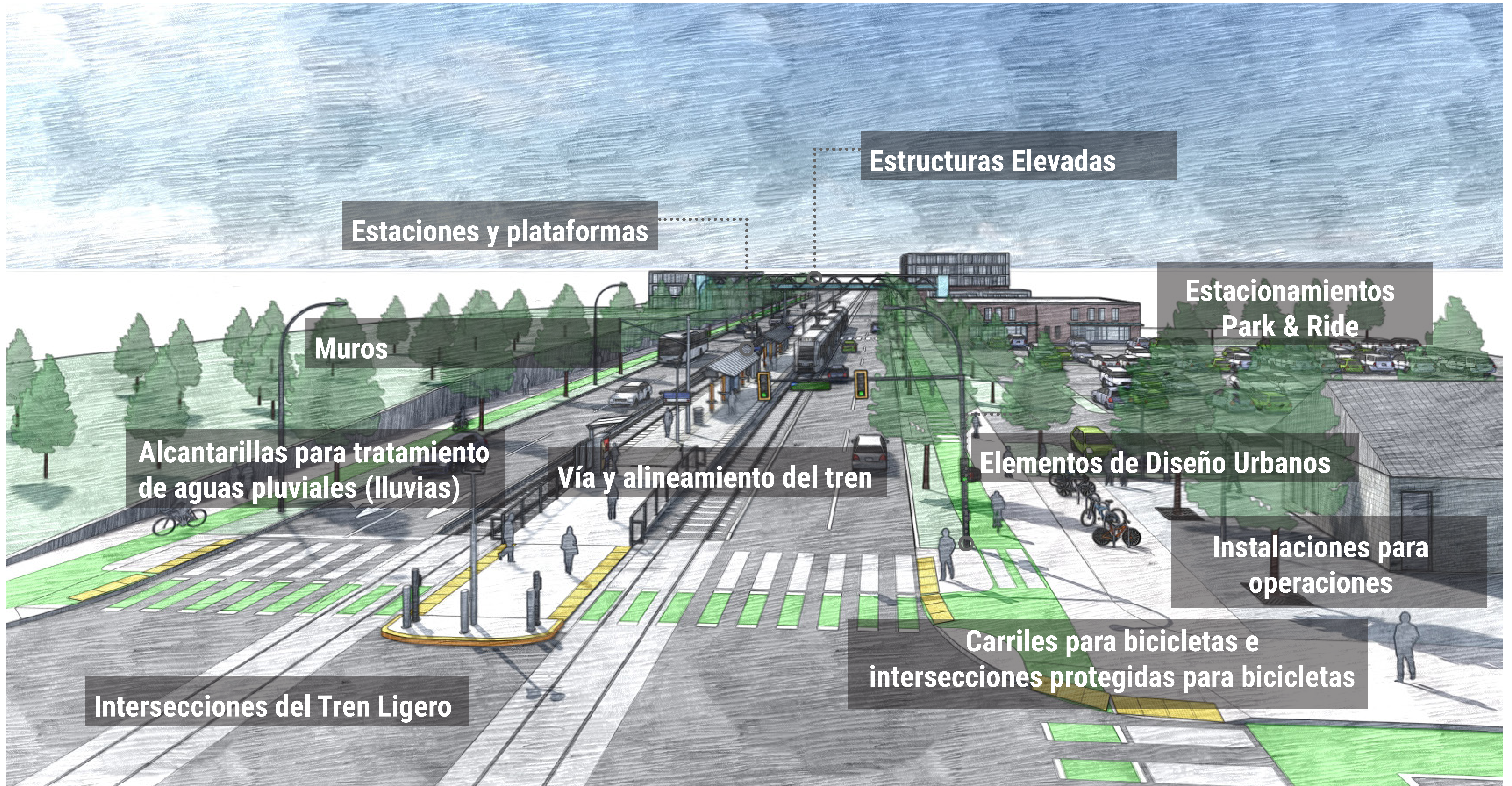


**Vehículos Autónomos (AV)**  
Los AV operan rutas predefinidas y fijas en ambientes controlados.



## ELEMENTOS DEL DISEÑO

La siguiente figura muestra los elementos de diseño típicos que se encuentran en una estación. La ilustración no representa ninguna estación específica a lo largo del Corredor Suroeste.



El uso de diseños consistentes para todo el sistema les será familiar a quienes usan el servicio con frecuencia. Las estaciones también tendrán elementos únicos para expresar el contexto local.

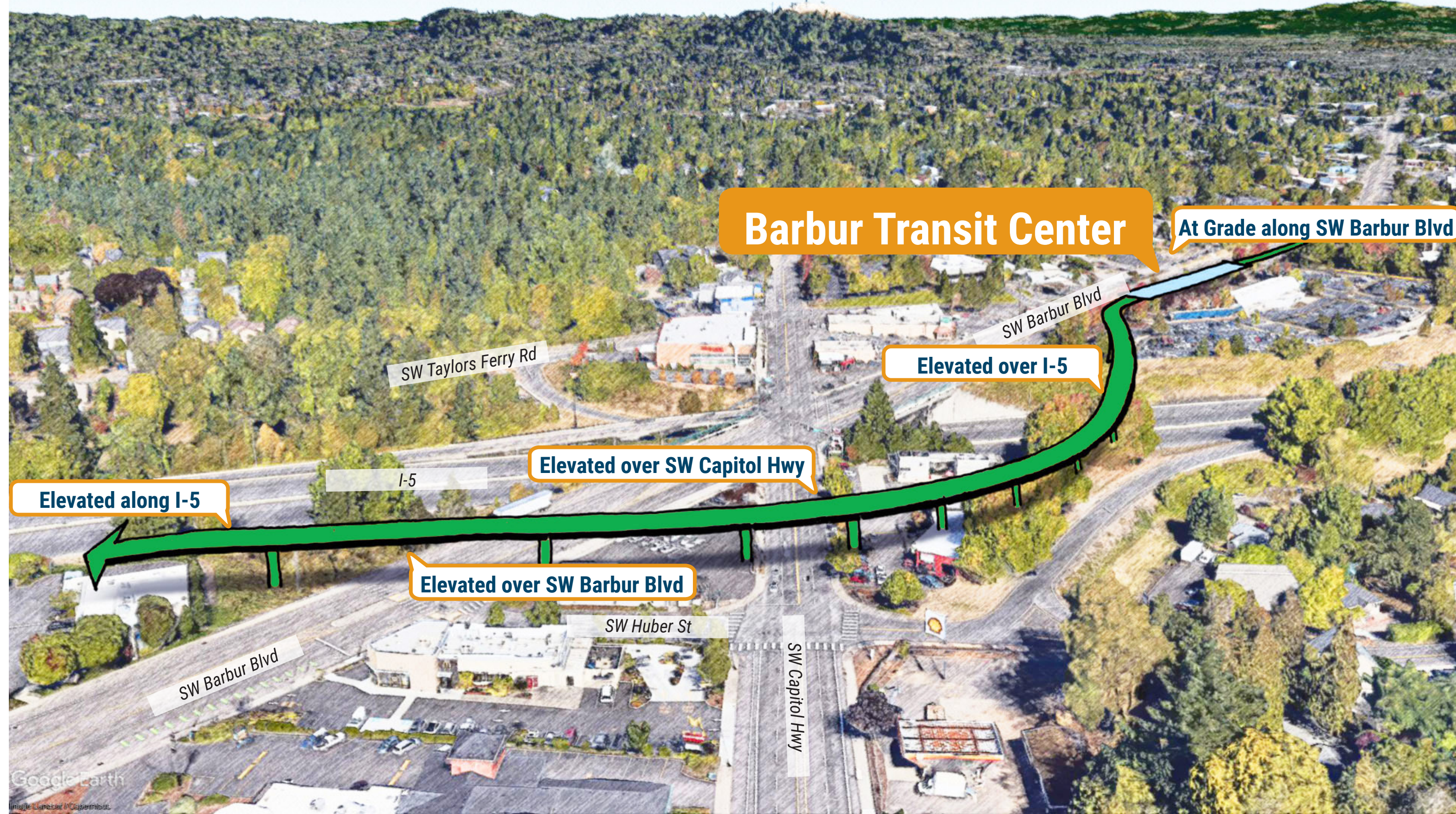
El proyecto incluye mejoramientos importantes para ayudar a tratar cerca de 70 acres de terreno impermeable - todo actualmente sin tratar en el corredor.



## PUENTE I-405



## PUENTE BARBUR TRANSIT CENTER



## PUENTE EN LA CALLE 60TH Y ESTRUCTURA SUBTERRANEA EN LA CARRETERA 99W

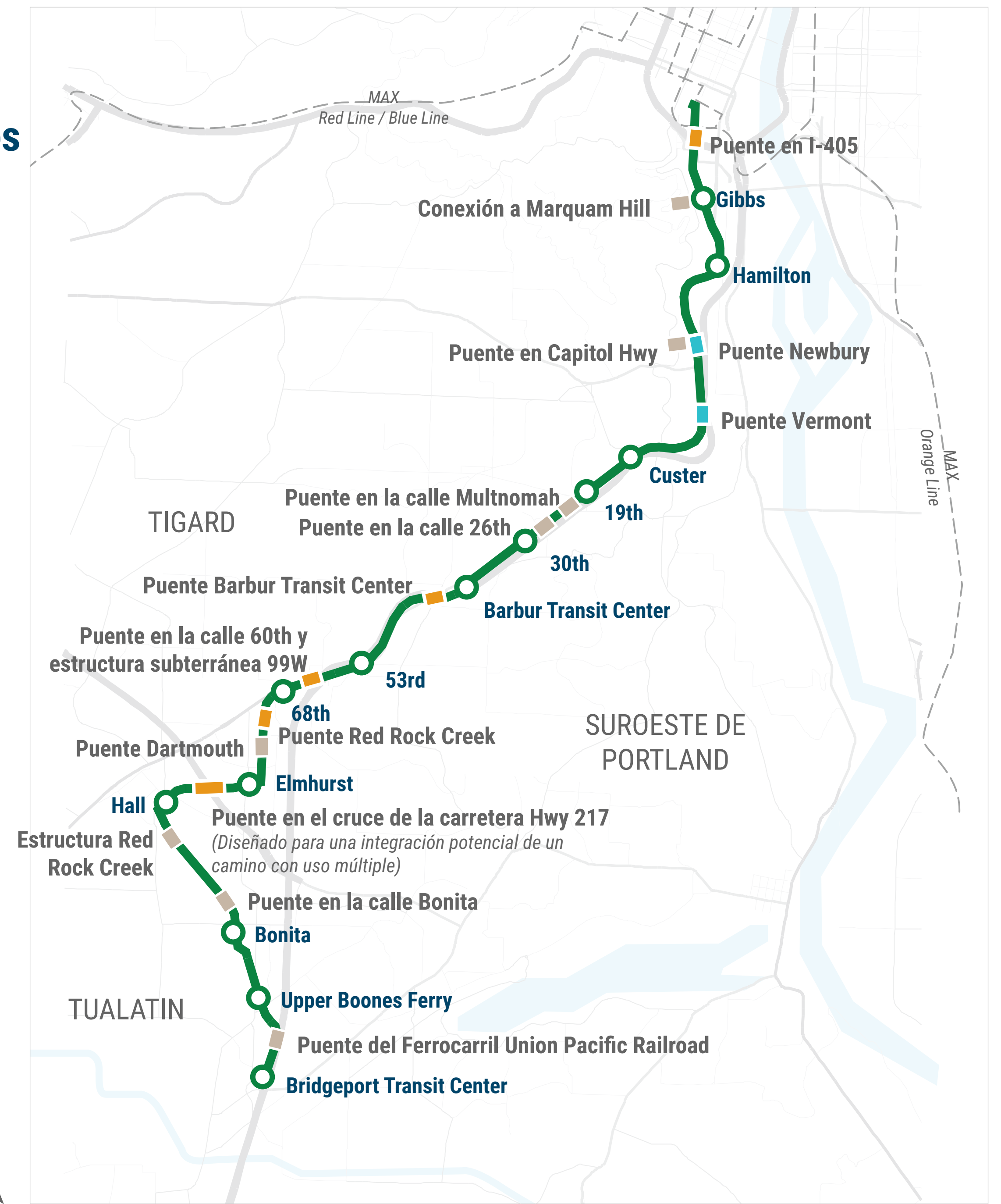


## PUENTE EN EL CRUCE DE LA CARRETERA HWY 217

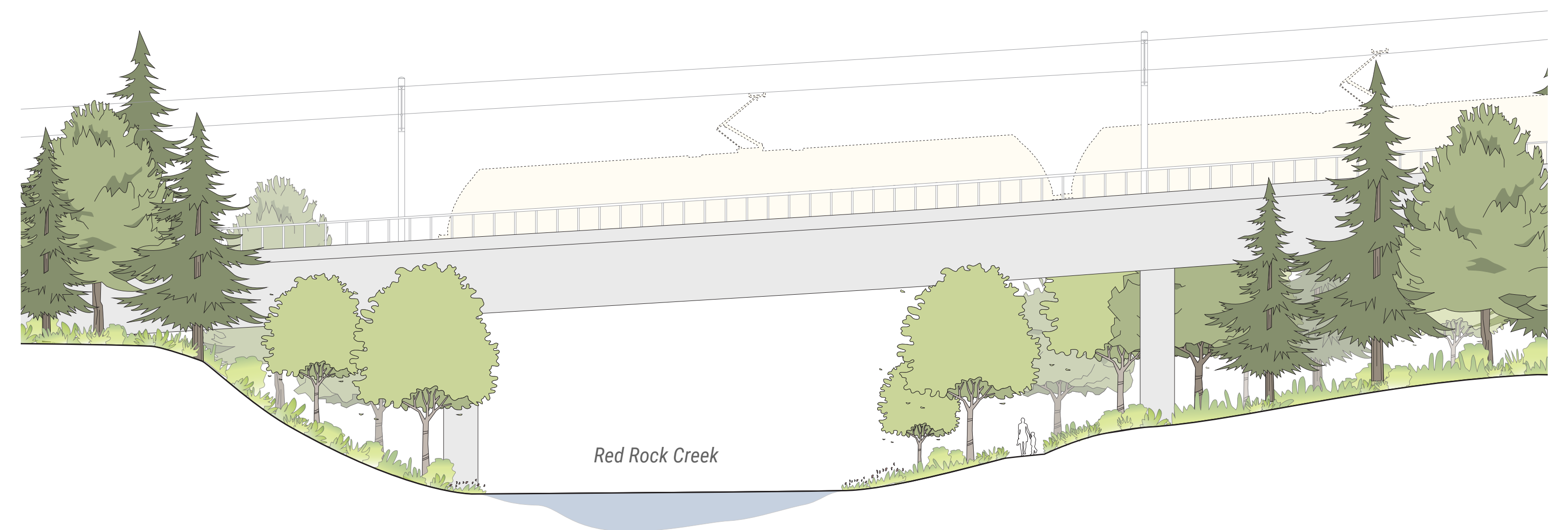


### Legenda

- Puentes
- Estructuras Principales
- Puentes Históricos



## CRUCE EN RED ROCK CREEK



## REPLAZAMIENTO DE PUENTES



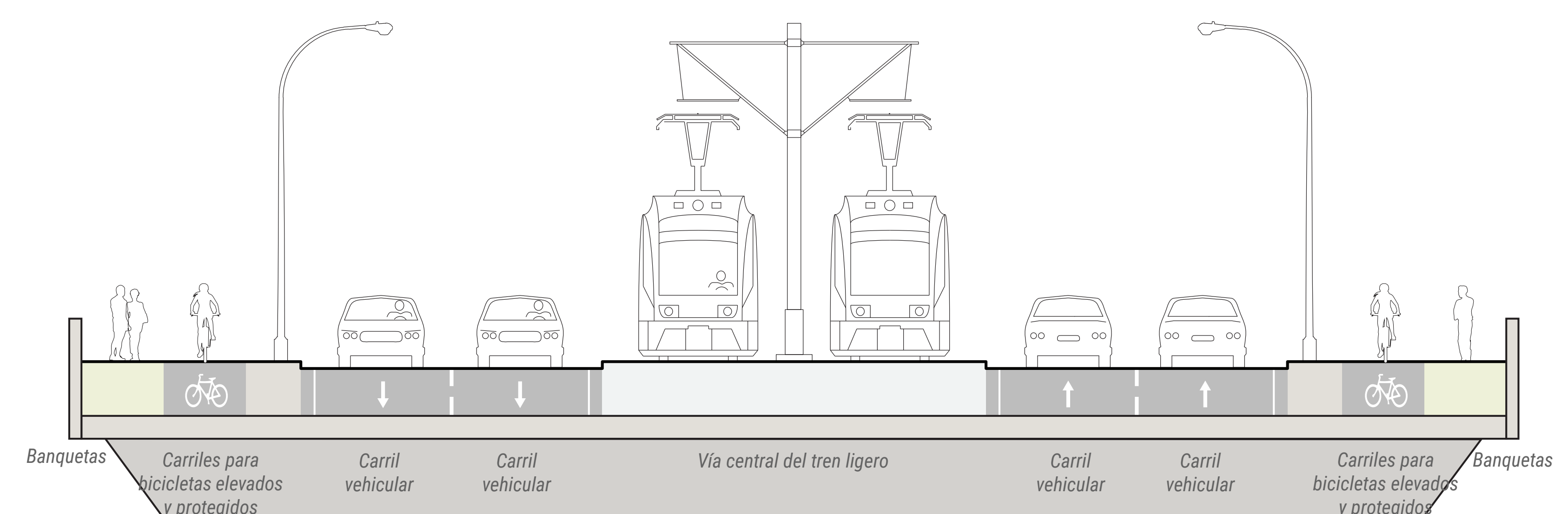
Puente Newbury

Fuente de información: Structurae



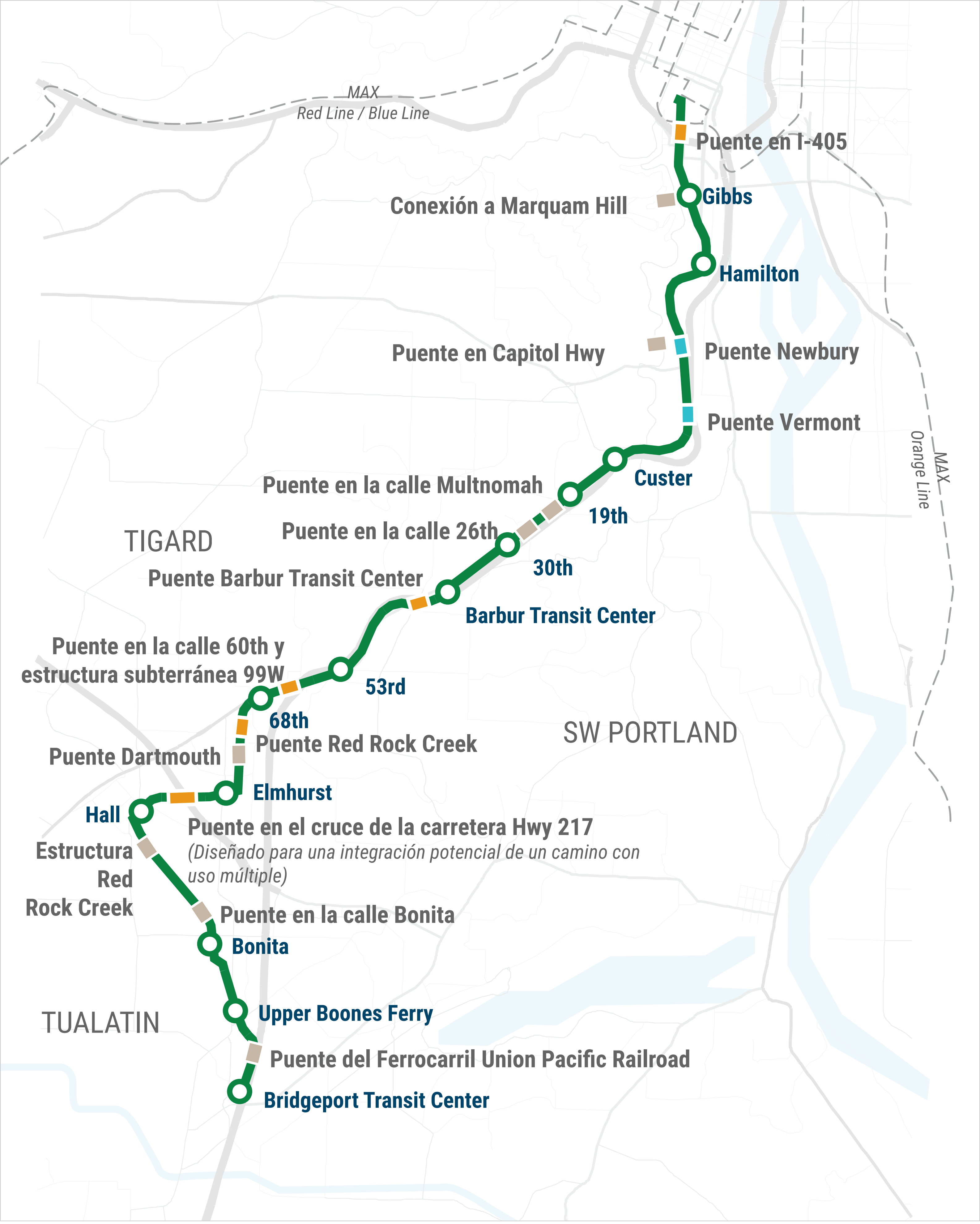
Puente Vermont

Fuente de información: Structurae



Propuestas típicas de los puentes en SW Barbur





MAX  
Red Line / Blue Line

Puente en I-405

Conexión a Marquam Hill

Gibbs

Hamilton

Puente en Capitol Hwy

Puente Newbury

Puente Vermont

Puente en la calle Multnomah

Custer

19th

Puente en la calle 26th

30th

TIGARD

Puente Barbur Transit Center

Barbur Transit Center

Puente en la calle 60th y estructura subterránea 99W

53rd

68th

SW PORTLAND

Puente Dartmouth

Puente Red Rock Creek

Elmhurst

Hall

Estructura Red Rock Creek

Puente en el cruce de la carretera Hwy 217

*(Diseñado para una integración potencial de un camino con uso múltiple)*

Puente en la calle Bonita

Bonita

TUALATIN

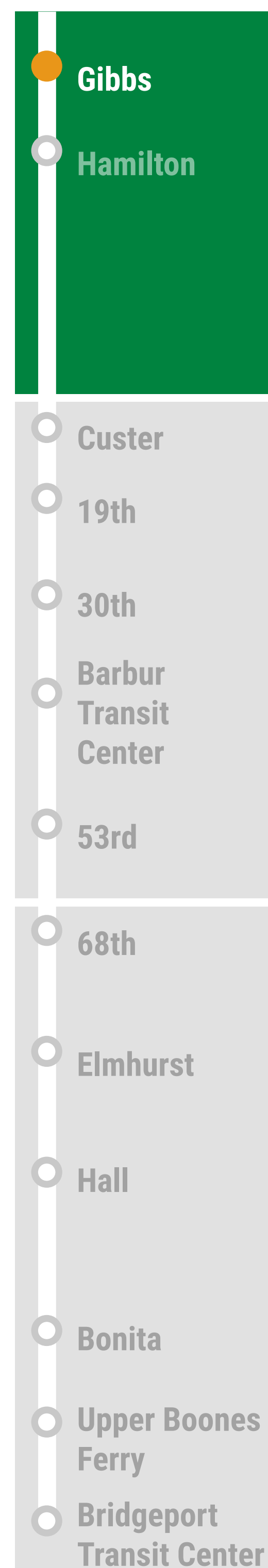
Upper Boones Ferry

Puente del Ferrocarril Union Pacific Railroad

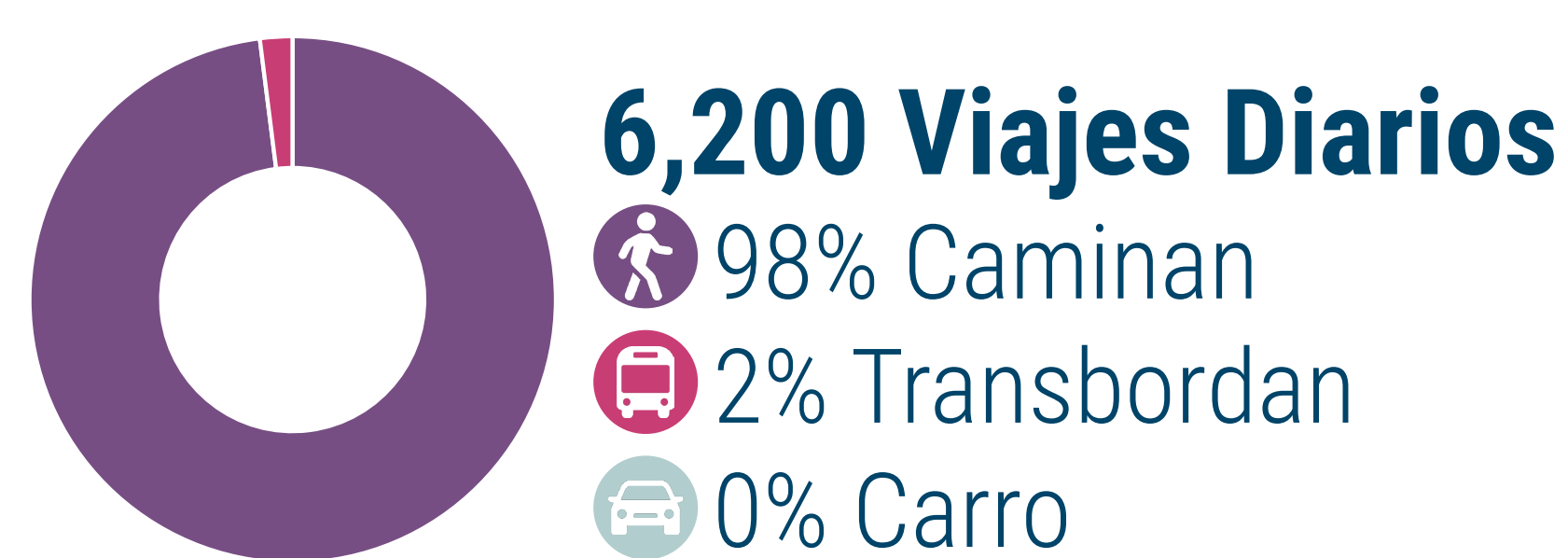
Bridgeport Transit Center

MAX  
Orange Line





## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019

Se espera que se produzcan otros **7,600** viajes de transbordo de los autobuses que comparten la plataforma con la línea de tren ligero en la estación de la calle Gibbs.

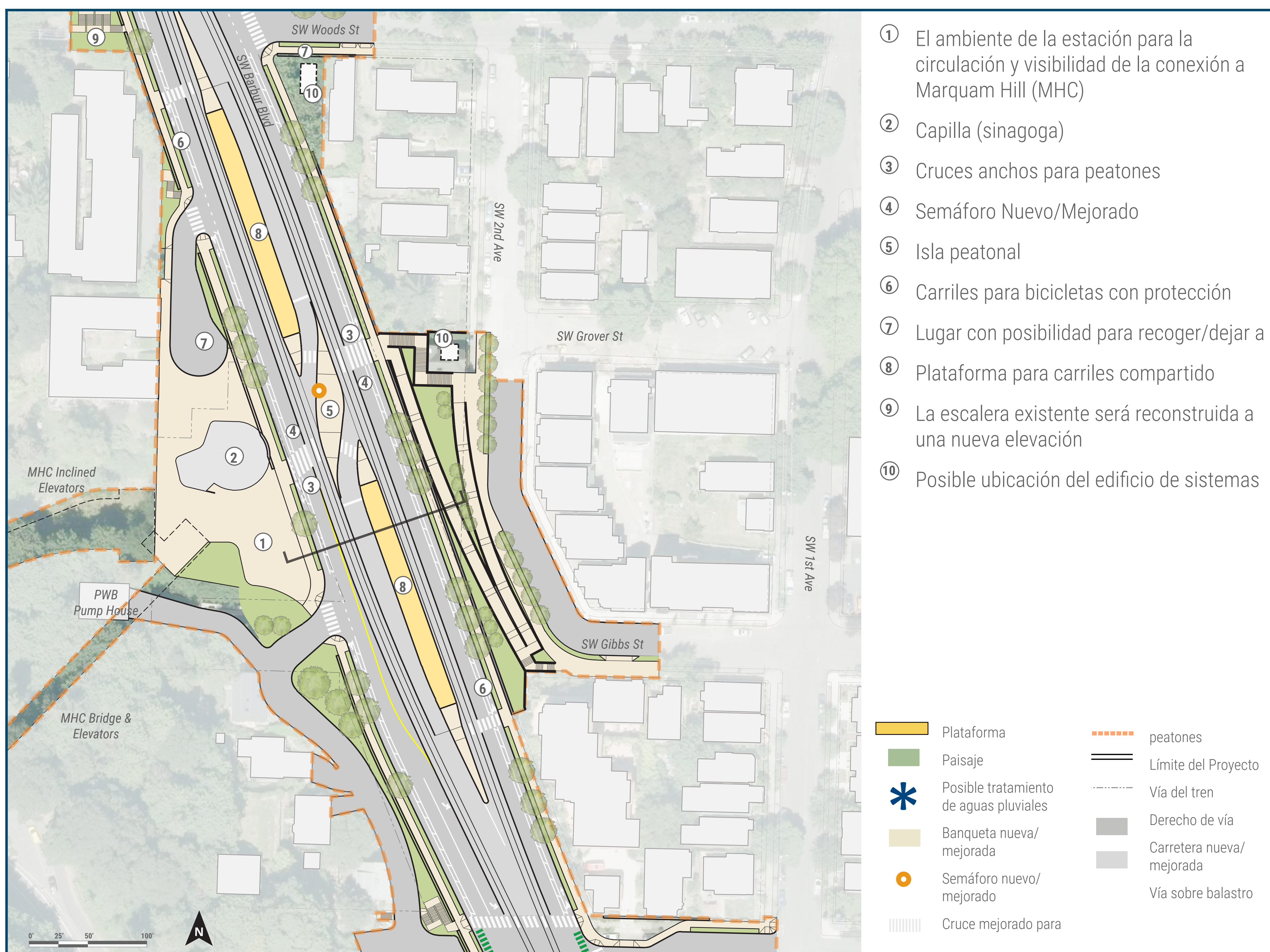


## ESTACION GIBBS

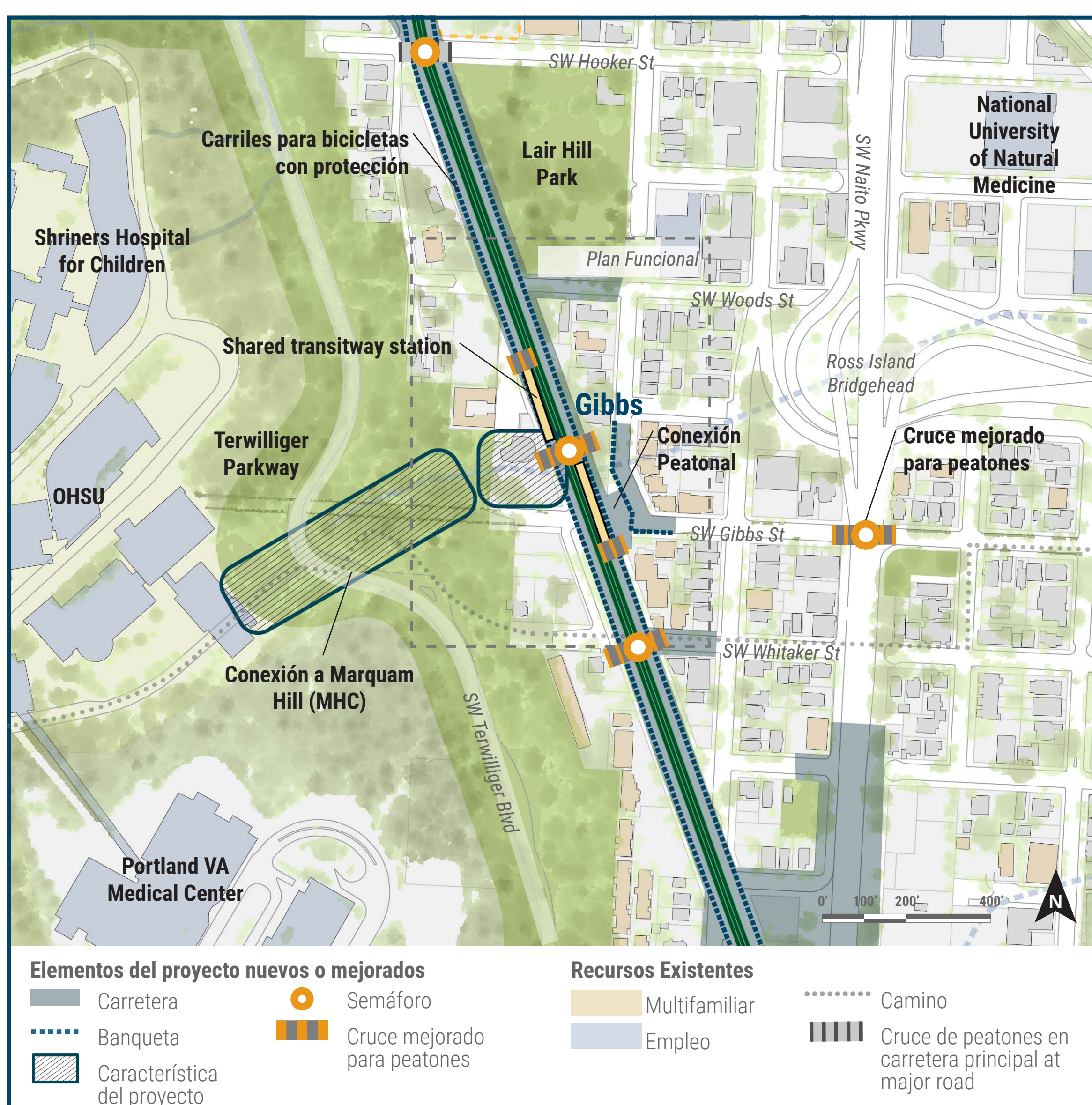
## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Tres cruces nuevos y mejorados para peatones a lo largo de la calle Barbur Blvd
- Mejoramiento de los cruces peatonales en las calles SW Barbur Blvd y SW Naito Pkwy y en las intersecciones de la calle Gibbs, conectando los vecindarios Marquam Hill y South Waterfront
- Rediseño de la intersección Barbur-Naito para movimiento más seguro de peatones y ciclistas
- Conexiones previstas para las líneas de autobús 44, 56 (carriles compartidos), la línea 43 en la 1st Ave, y las líneas 54 y 96 en la calle SW Naito Pkwy
- Se mantiene un carril de circulación en cada dirección a lo largo de la calle SW Barbur Blvd, al norte de la calle SW Naito Pkwy Blvd, north of SW Naito Pkwy
- Acceso a los vecindarios de Lair Hill, Homestead y South Waterfront, y destinos de Marquam Hill
- Las calles angostas mantienen el acceso de emergencia y se reducen los impactos a los parques y a propiedades históricas
- Acceso a los parques Terwilliger Parkway, Duniway y Lair Hill
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

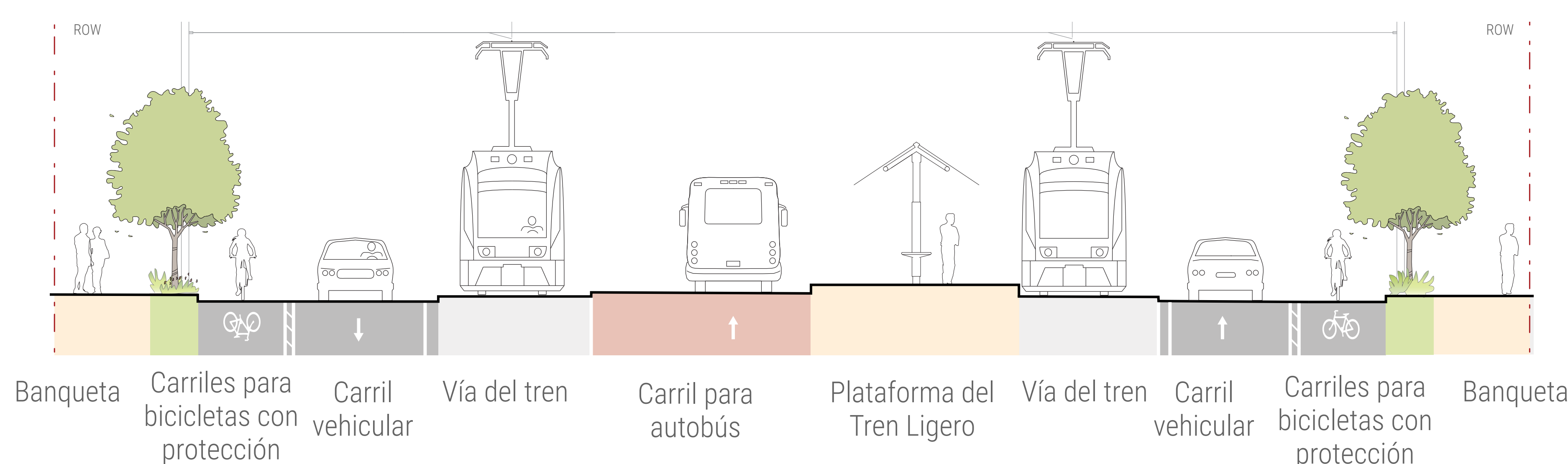
## PLAN FUNCIONAL



## ÁREA DE ESTACIÓN

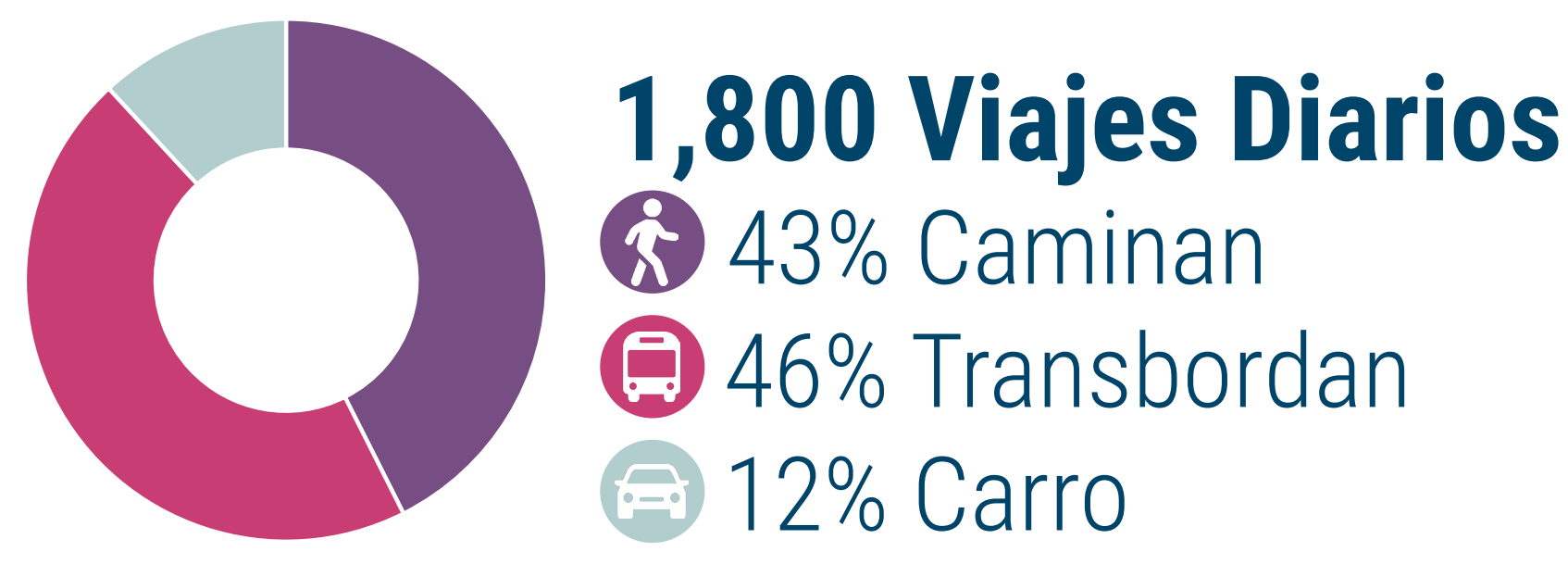


## SECCIÓN DETALLADA





## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019

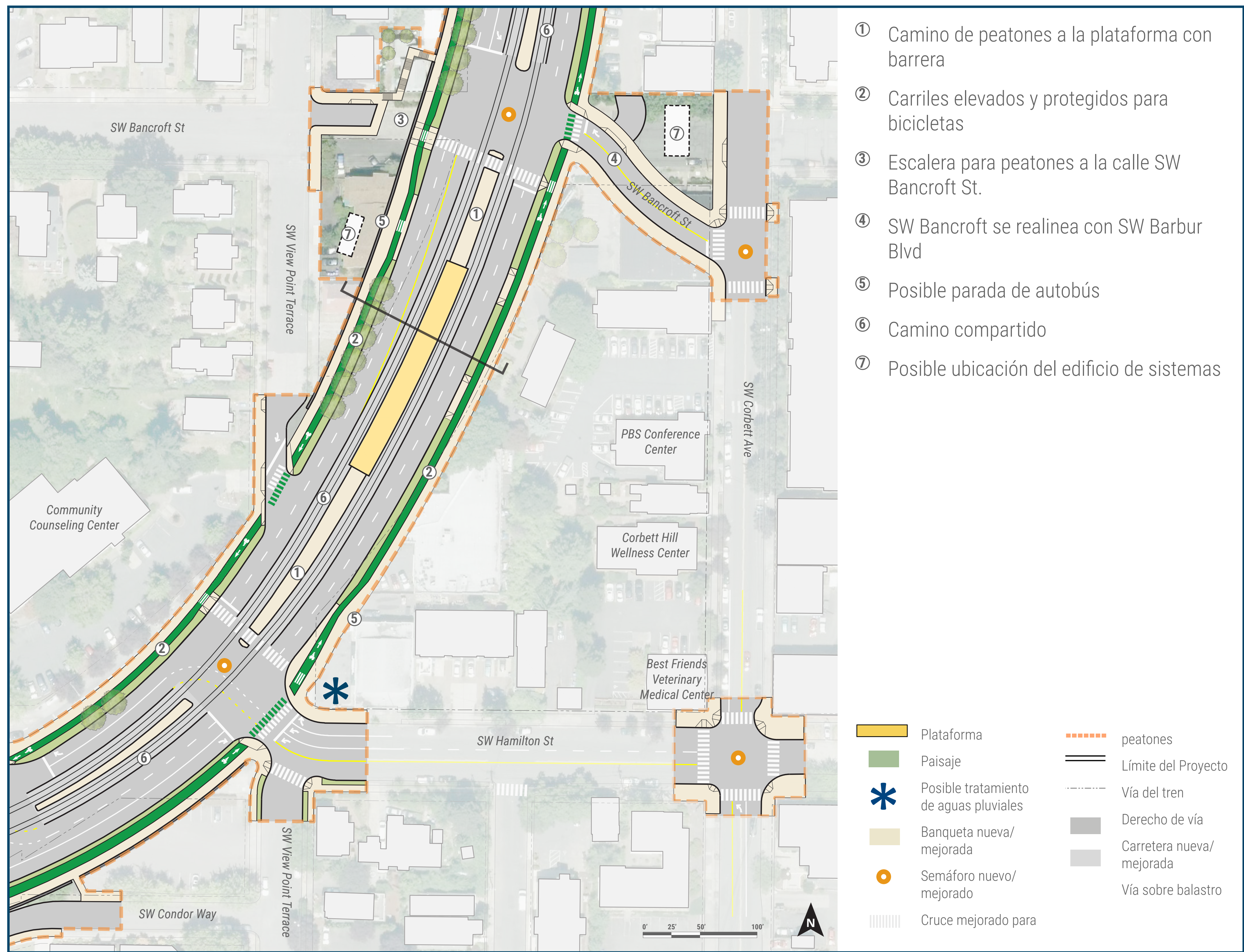


- Gibbs
- Hamilton**
- Custer
- 19th
- 30th
- Barbur Transit Center
- 53rd
- 68th
- Elmhurst
- Hall
- Bonita
- Upper Boones Ferry
- Bridgeport Transit Center

## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Dos cruces nuevos y mejorados para peatones a través de la calle SW Barbur Blvd y el mejoramiento del cruce a lo largo de SW Corbett Ave, mejorando el acceso al vecindario John's Landing
- Carriles elevados y protegidos para bicicletas y banquetas mejoradas a lo largo de Barbur Blvd
- Conexiones planeadas a las líneas de autobús 43, 44, 54, 56, y 96
- Reajuste optimizado de Bancroft St para el acceso de camiones
- Apoya la visión del Plan Conceptual de Barbur
- Acceso al sur de Portland y vecindario Homestead
- Acceso a Terwilliger Parkway
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

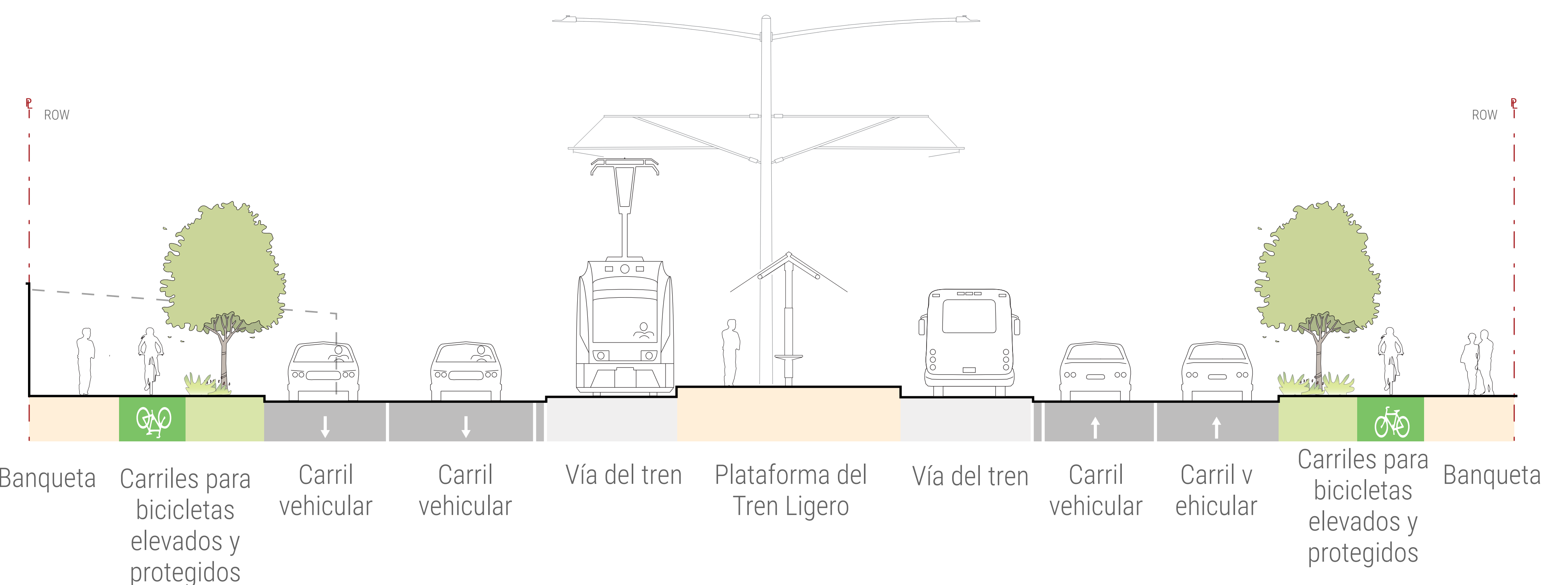
## PLAN FUNCIONAL



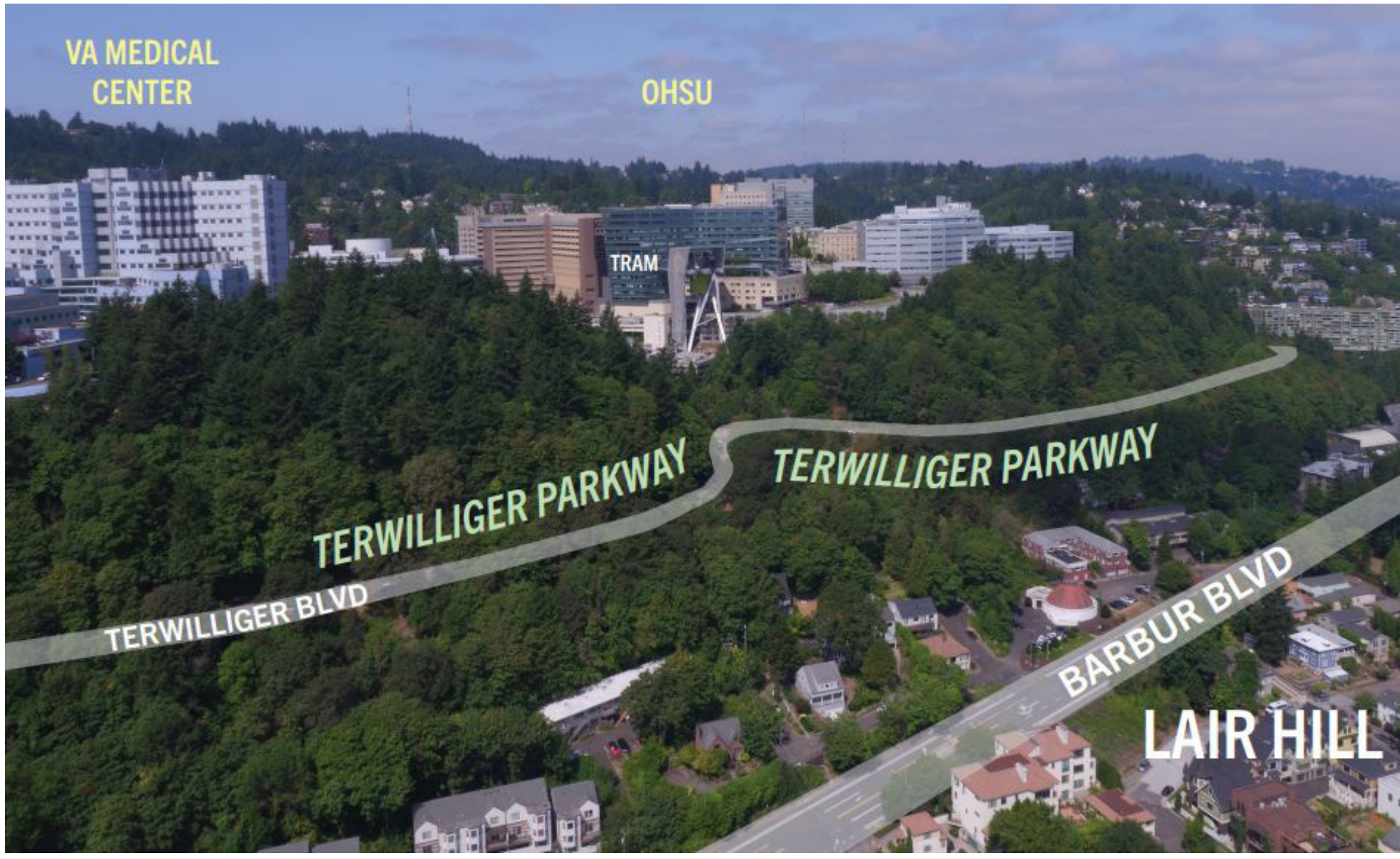
## ÁREA DE ESTACIÓN



## SECCIÓN DETALLADA







Marquam Hill, hogar de numerosos destinos de salud, atrae a más de 18,000 empleados, pacientes y estudiantes cada día. Para brindar servicio a este destino principal, el proyecto del Tren Ligerero del Corredor Suroeste incluirá una conexión de la estación de Gibbs a Marquam Hill. Para el 2035, se espera que esta nueva conexión ofrezca 10,000 viajes por día.

## COMITÉ GREEN RIBBON

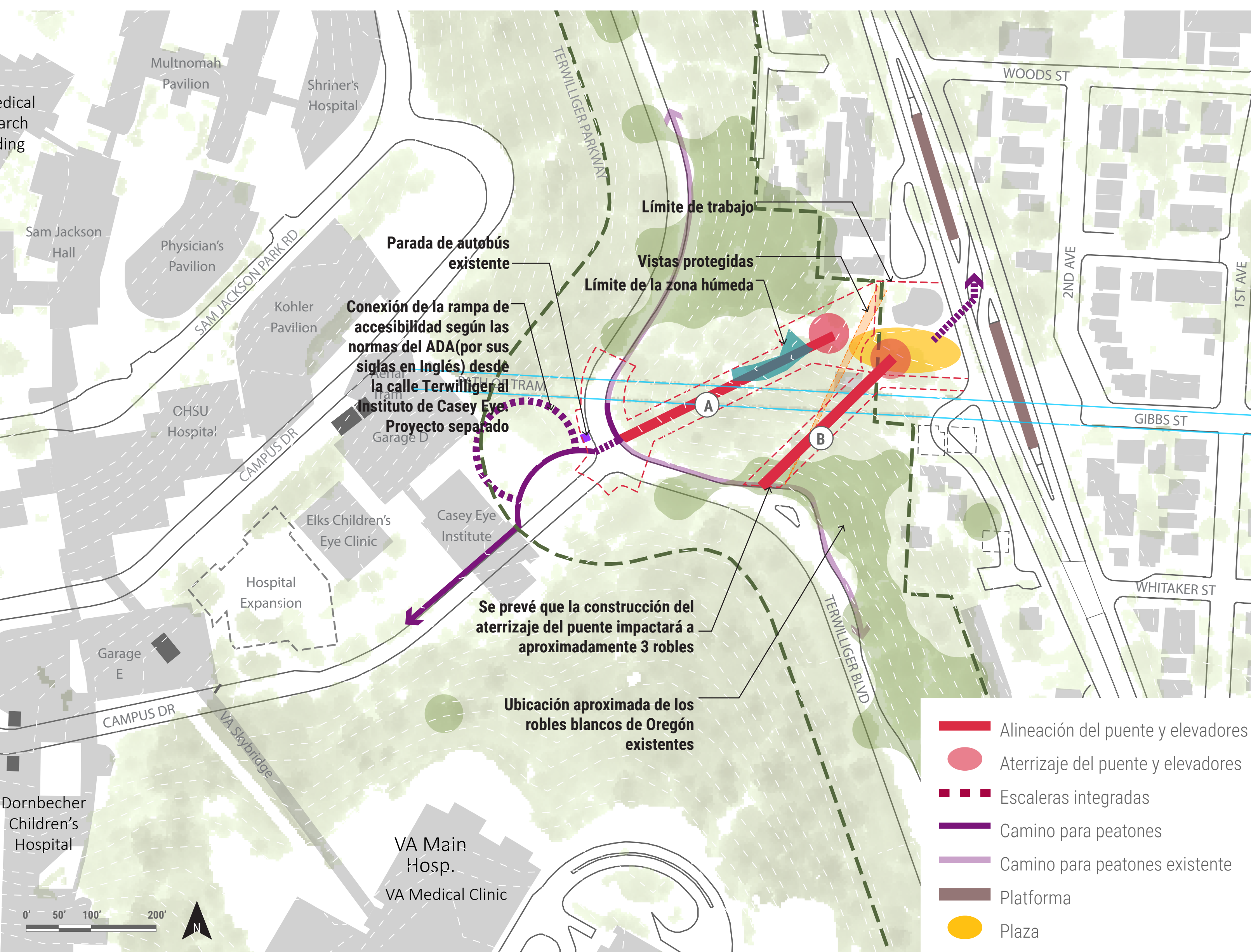
A principios de 2019, un comité "GREEN RIBBON" (GRC) exploró una amplia variedad de formas de conectar la estación con los destinos en la colina. El contexto natural e histórico de Terwilliger Parkway fue un factor importante en la evaluación de las formas de hacer esta empinada conexión. Basándose en los diseños conceptuales y opiniones del público, el comité del GRC y El Comité del Proyecto (Steering Committee) seleccionó dos tipos de conexión para ser estudiados más a fondo: un puente y elevadores y un elevador inclinado. TriMet desarrolló un concepto para cada tecnología en consulta con Portland Parks & Recreation. Estas opciones tienen en cuenta las opiniones recibidas de él comité Green Ribbon, él comité Steering Committee, la comunidad, y siguen la ley federal (Sección 4(f) del Acta del Departamento de Transporte de los Estados Unidos) en el trabajo de minimizar el daño al Parque Terwilliger.

El siguiente paso es identificar las posibles medidas que podrían reducir los impactos en el parque y recursos históricos, y recolectar las opiniones del público sobre estas medidas de mitigación. Esta información, junto con los posibles acuerdos de financiamiento, ayudará a indicar qué conector construirá el proyecto.

## PUENTE & ELEVADORES

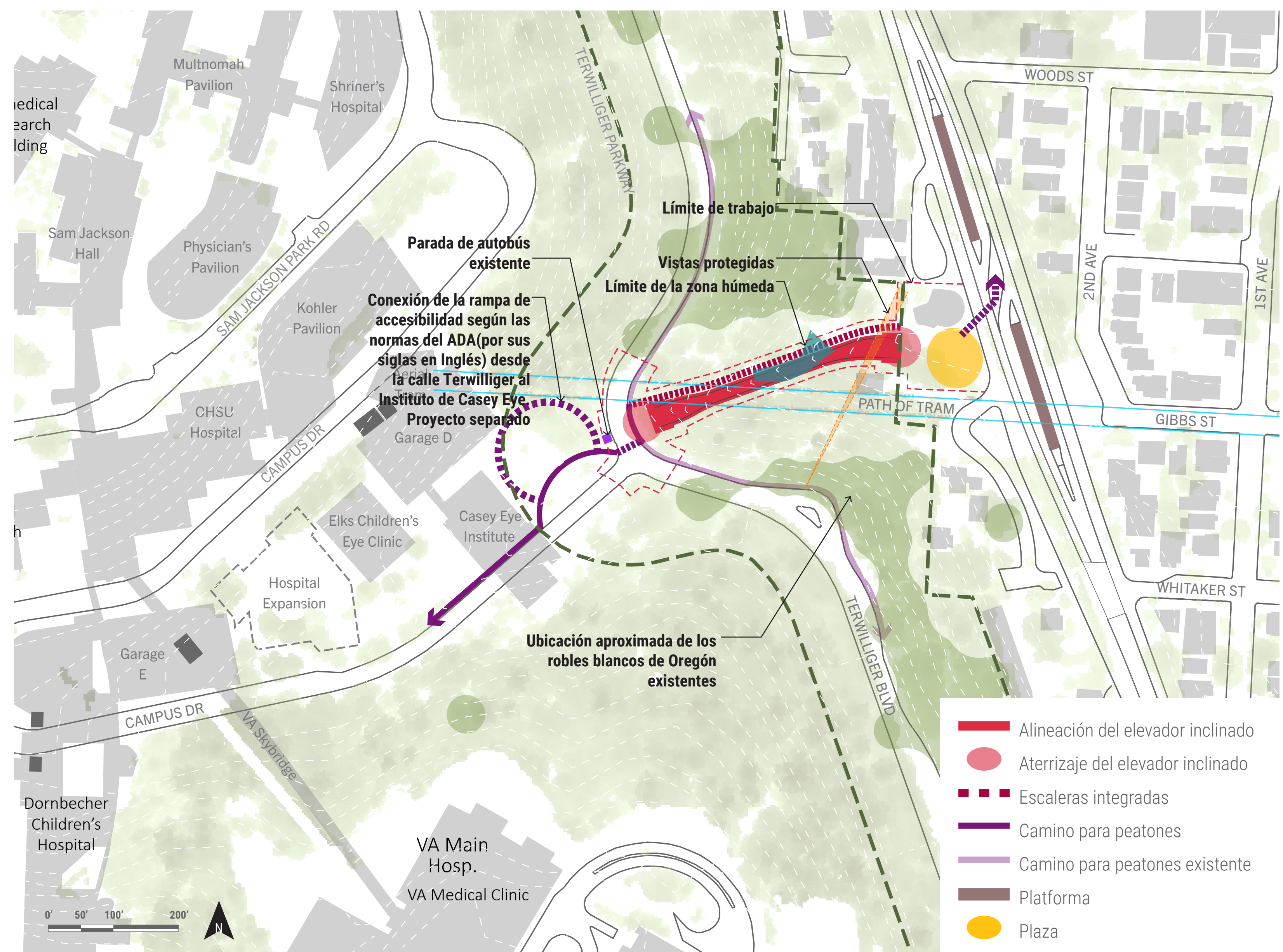
(SE MUESTRAN DOS VARIACIONES DE COLOCACIÓN)

Una torre de ascensores y un puente peatonal pueden proporcionar una experiencia de "una caminata por el bosque", enmarcando las vistas de la ciudad, las montañas Mt. Hood y Mt. St. Helens desde la calle Terwilliger Parkway hacia el campus de OHSU. Múltiples ascensores y una escalera proporcionarían acceso confiable para los usuarios ya que será un conector muy utilizado.

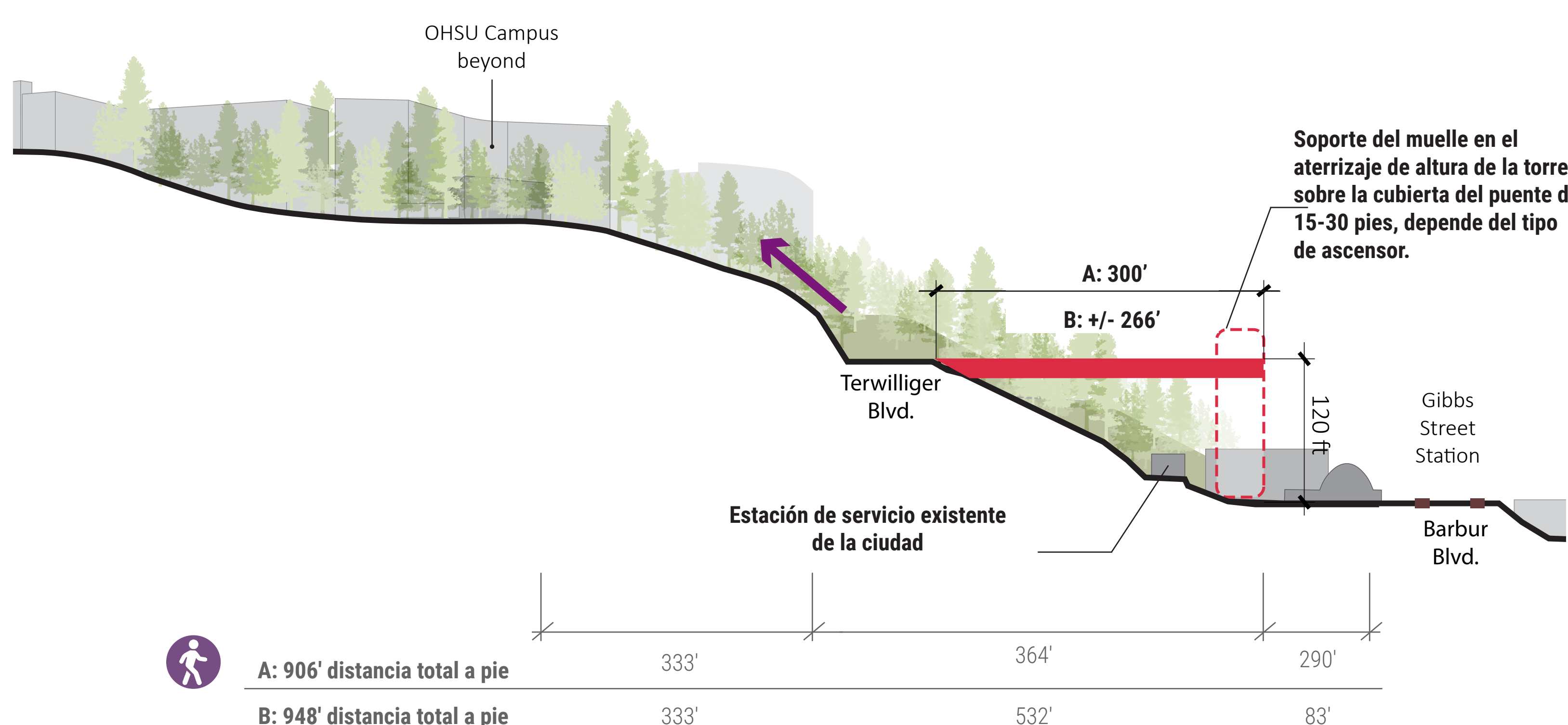


## ELEVADOR INCLINADO

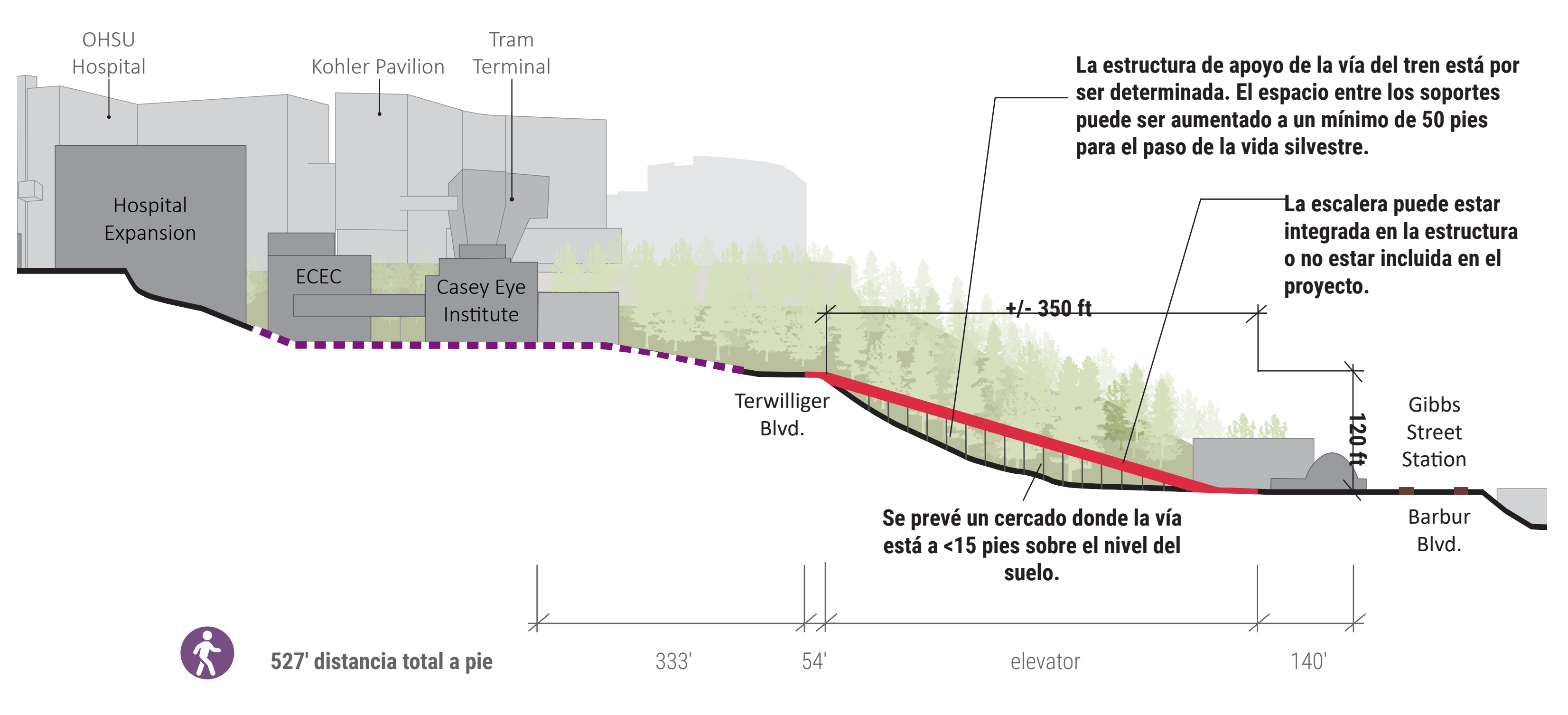
Un elevador inclinado podría proporcionar un nuevo modo de transporte en Portland. Dos cabinas independientes que funcionan en vías paralelas para mover a la gente por la subida hacia OHSU. Los refugios pequeños en la parte superior y los aterrizajes más bajos protegen a los pasajeros de los elementos climáticos mientras suben y bajan. Las escaleras al lado proporcionan una ruta para los que prefieren caminar.



## SECCIÓN DETALLADA – PUENTE & ELEVADORES

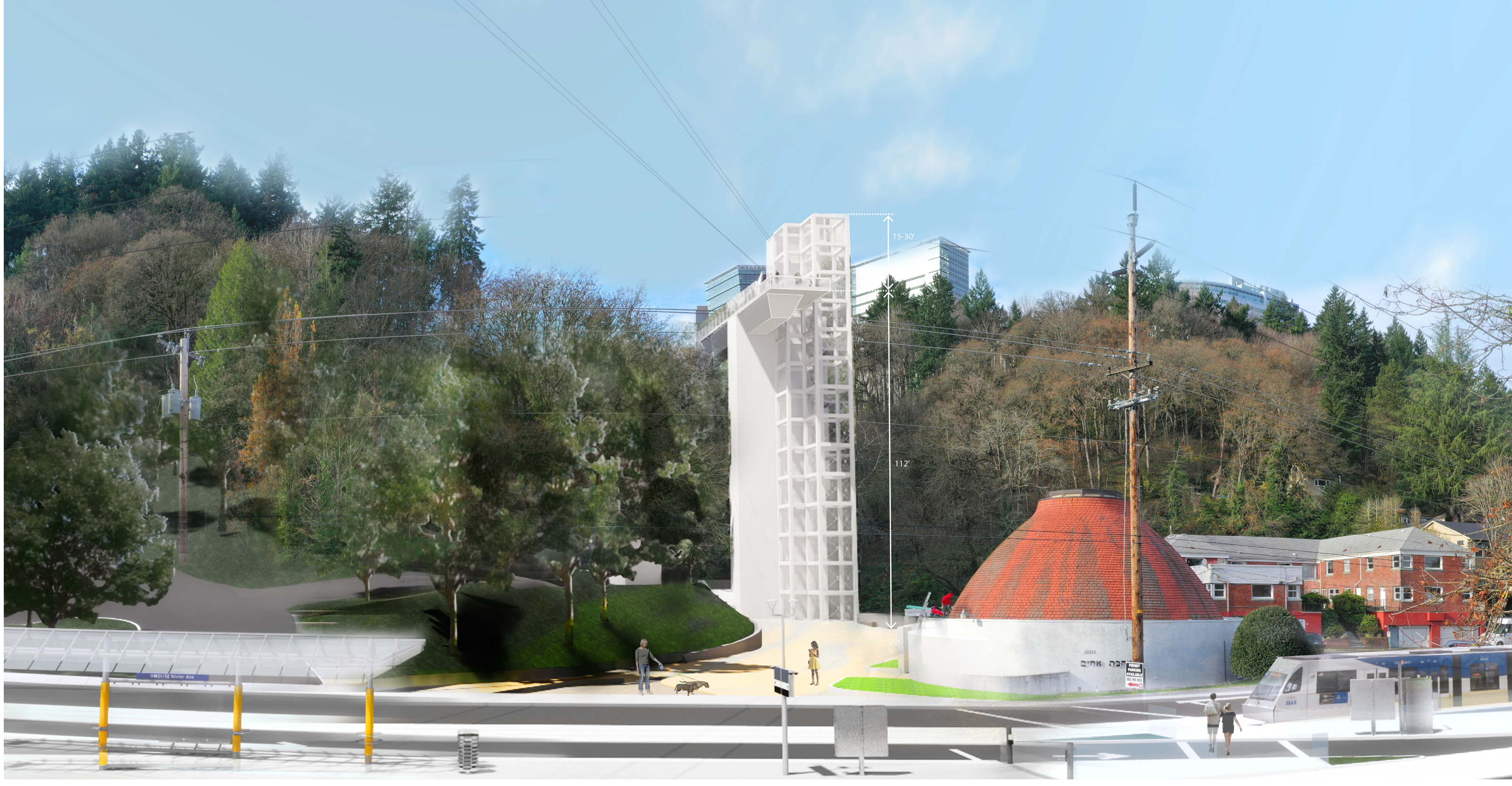


## SECCIÓN DETALLADA – ELEVADOR INCLINADO



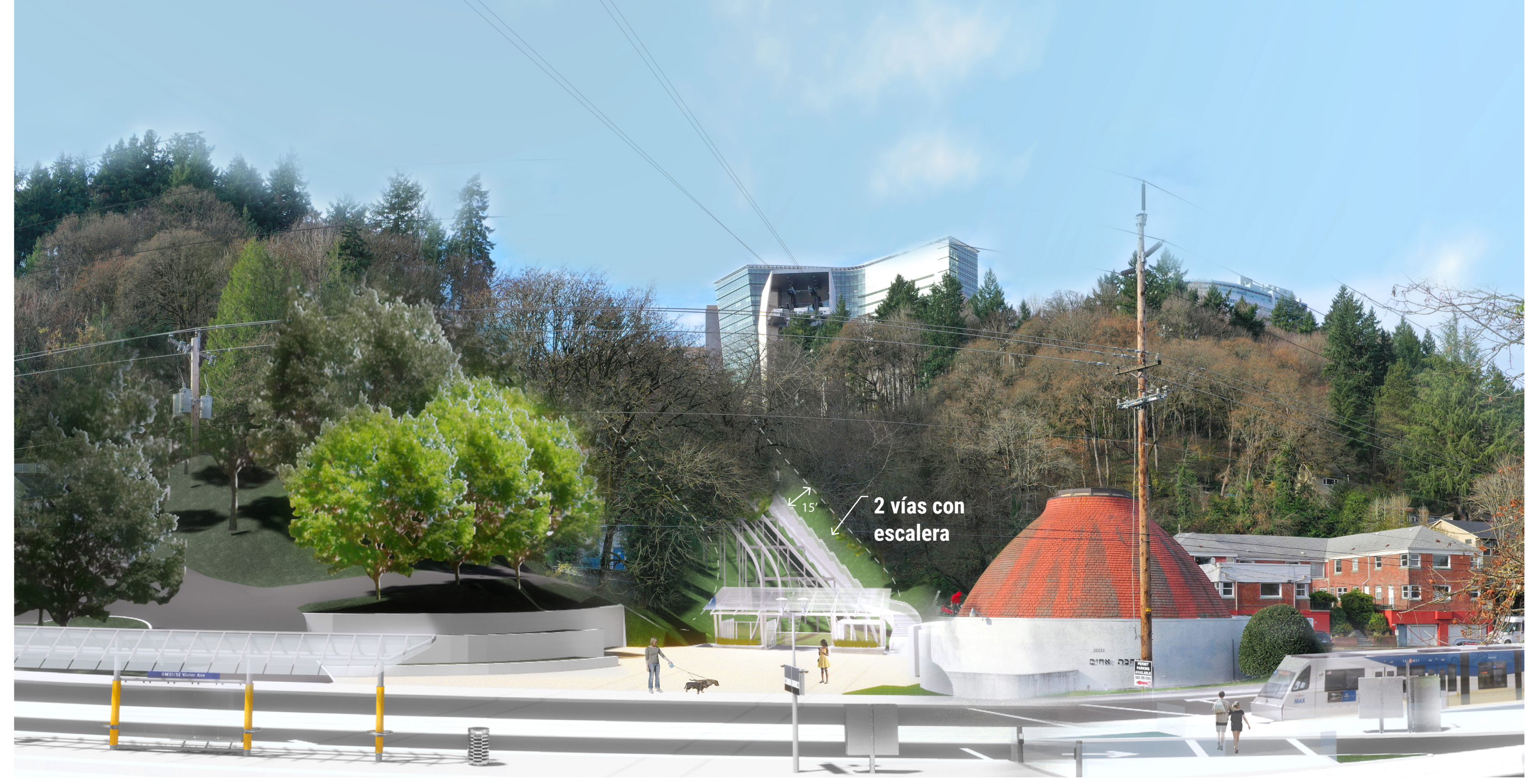


## PUENTE & ELEVADORES ALINEACIÓN A



Vista mirando hacia arriba desde el Barbur Blvd hasta el Terwilliger Blvd

## ELEVADOR INCLINADO



Vista mirando hacia arriba desde el Barbur Blvd hasta el Terwilliger Blvd



Vista mirando hacia abajo desde Terwilliger Blvd hasta Barbur Blvd



Vista mirando hacia abajo desde Terwilliger Blvd hasta Barbur Blvd

## PUENTE & ELEVADORES ALINEACIÓN B



Vista mirando hacia arriba desde el Barbur Blvd hasta el Terwilliger Blvd



Vista mirando hacia abajo desde Terwilliger Blvd hasta Barbur Blvd



El proyecto es más que sólo tren ligero, el proyecto también incluirá una variedad de mejoramientos para que sea más seguro y más fácil para transportarse en los modos disponibles. Se estima que el proyecto del Corredor Suroeste aumentará la **capacidad de mover a más personas por la carretera histórica SW Barbur Blvd. por mucho más del 57% en la hora pico de la mañana y el 46% en la hora pico de la tarde.**

## MEJORAMIENTOS A CARRILES PARA BICICLETAS

El proyecto incluye mejoramientos significativos en las instalaciones para bicicletas a lo largo de la calle SW Barbur Blvd, permitiéndole a los ciclistas de todas las edades y habilidades llegar de forma segura y cómoda a destinos a lo largo del corredor. **Por cuatro millas de Barbur Transit Center a Naito, estos carriles para bicicletas estarán elevados y protegidos.** Estos carriles separan a las personas en bicicletas de los automóviles por una zona de curva protegida al borde de las banquetas. La sección final desde SW Naito Pkwy hasta el centro de Portland consistirá en carriles de bicicletas con separadores físicos, con señalamientos que indican el uso exclusivo para ciclistas y separa a los ciclistas y los automóviles a nivel de la calle.

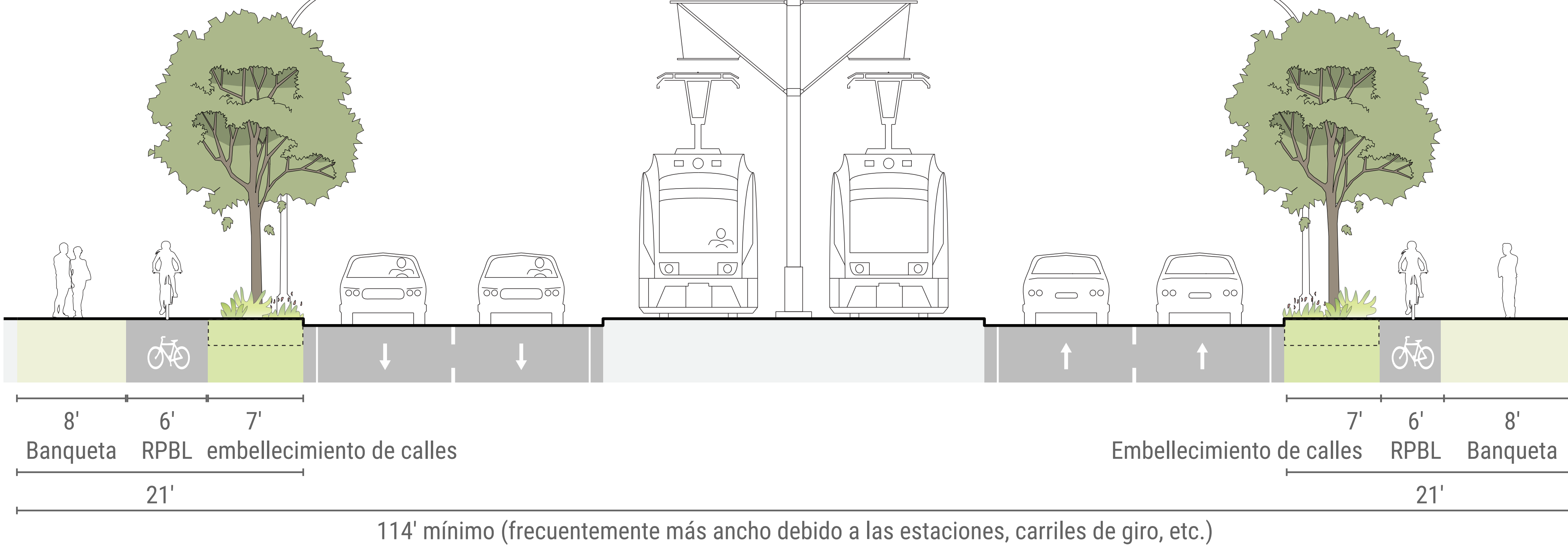
Además, se aplicarán intersecciones protegidas donde ya hay carriles para bicicletas protegidos y elevados a lo largo de SW Barbur. Estas intersecciones protegen del tráfico tanto a las personas que caminan como a las que van en bicicleta por medio de curvas, programación de señales y/o barreras físicas. Hay varios tipos de diseños de intersección para intersecciones protegidas que serán aplicados a lo largo del corredor, detallado en el diseño de la derecha.

## TIPOS DE INTERSECCIONES PROTEGIDAS

- El diseño del tipo 1 requiere un espacio adecuado en las esquinas de la intersección, y está diseñado para conectarse a las instalaciones de bicicletas en las calles menores.
- Se puede utilizar el diseño de tipo 2 donde las calles menores son más angostas y no incluyen las instalaciones para bicicletas.
- El diseño de tipo 3 proporciona una mezcla de zona para ciclistas y peatones para compartir brevemente la zona mientras esperan para cruzar, a diferencia de la separación.

## SECCIÓN DETALLADA - CARRILES ELEVADOS Y PROTEJIDOS PARA BICICLETAS

(RPBL por sus siglas en inglés)



## LUGARES DE INSTALACIONES PARA BICICLETAS

- Ubicaciones de los puntos de interés para el Tipo 1 (instalación de bicicletas existentes o en planeación en una calle pequeña)
- Ubicaciones de los puntos de interés 2 y 3 (todas las demás intersecciones)
- Calles compartidas:** Designa un lugar seguro y visible para los ciclistas donde comparten la carretera con los vehículos.
- Carriles para bicicletas con separadores físicos:** Carriles de uso exclusivo para ciclistas con rayas que crean separación entre los ciclistas y los automóviles a nivel de la calle.
- Carriles para bicicletas protegidos y elevados (RPBL):** Instalación para bicicletas que proporciona comodidad y la seguridad poniendo un tope de separación entre el tráfico y los ciclistas.

## PASOS DE PEATONES

### LOS PASOS DE PEATONES EXISTENTES

Bertha	13th	19th	24th	30th	Alice	BTC	41st
750'	1150'	1800'	1550'	1900'	800'	2000'	650'

### LOS CRUCES PEATONALES PROPUESTOS

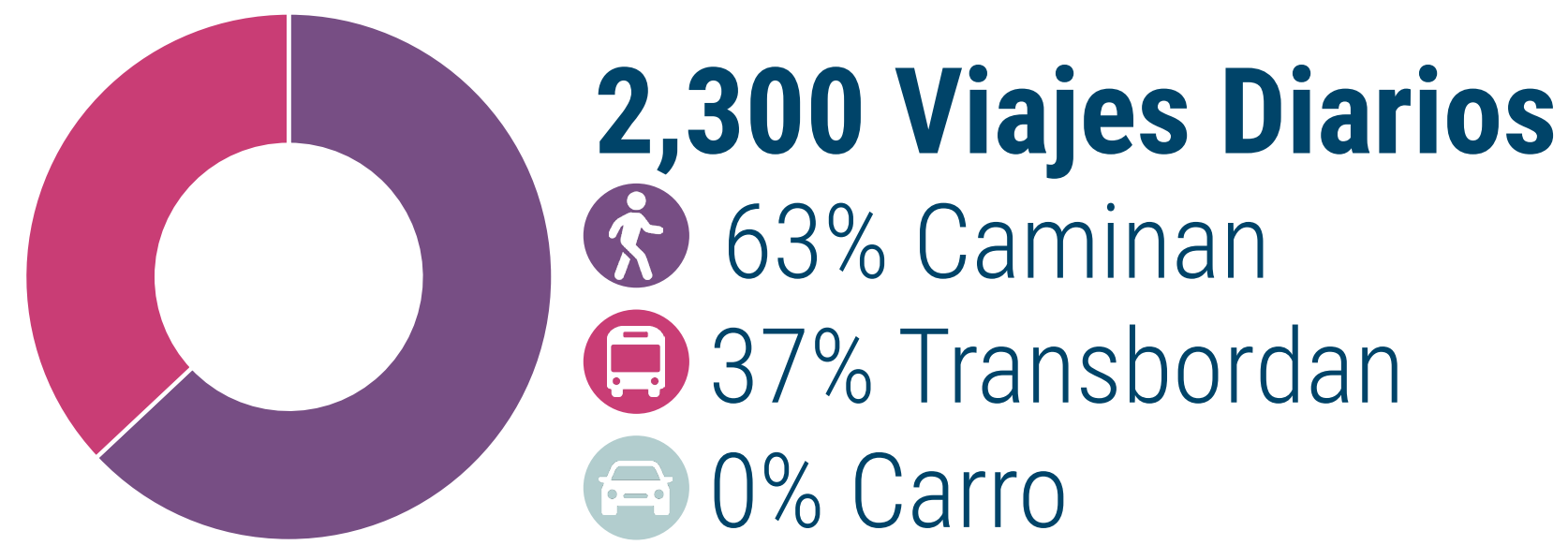
Bertha	Custer	13th	19th	22nd	24th	30th	Alice	35th	Baird	BTC	41st							
750'	700'	450'	850'	600'	450'	300'	600'	600'	600'	750'	400'	400'	700'	450'	500'	900'	300'	400'

Un beneficio importante del proyecto de tren Ligero del Corredor Sudoeste es el aumento del acceso peatonal a través de calle Barbur Blvd, haciendo que los lugares de paso en todo el corredor sean lo más seguros y cómodos posible, y al mismo tiempo mantener las operaciones del tren ligero y el tráfico vehicular. Con la sugerencia de PedPDX, y el plan peatonal de toda la ciudad de Portland, el proyecto aumenta el acceso general de la calle Barbur Blvd a través de detallada adicionales marcados. El diseño de los cruces más frecuentes se esfuerza por cumplir con un espacio deseado de 530' dentro de los distritos peatonales designados y un espacio deseado de 800' fuera de los distritos peatonales.

- Tren Ligero del Corredor Suroeste
- Distrito Peatonal
- Señal de tráfico (intersección vehicular)
- Mejoramiento del cruce peatonal (Cruce completo)
- Mejoramiento del cruce peatonal (Medio Cruce a la Plataforma)
- 500' El espacio entre los cruces marcados (pies)

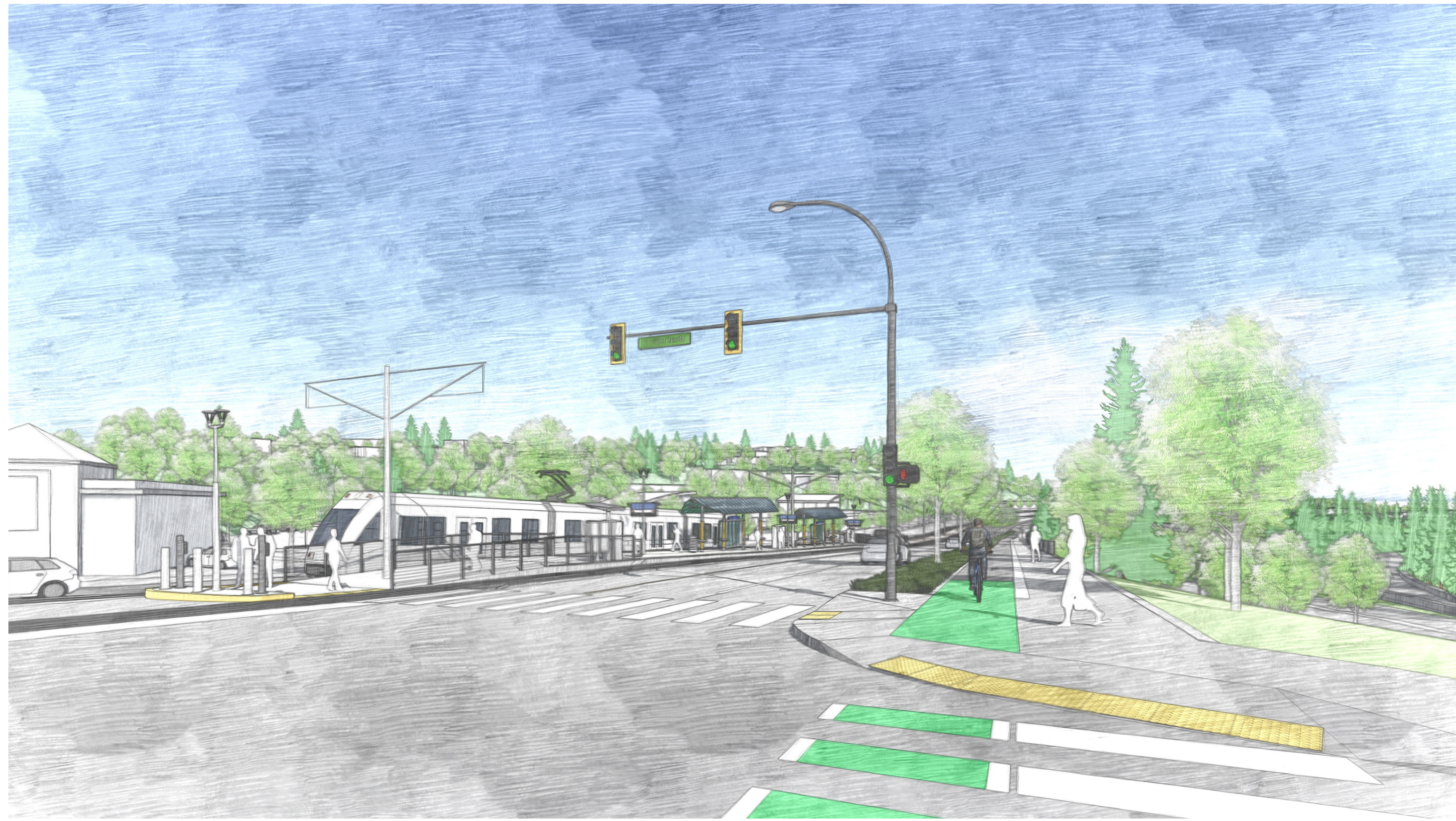


## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019

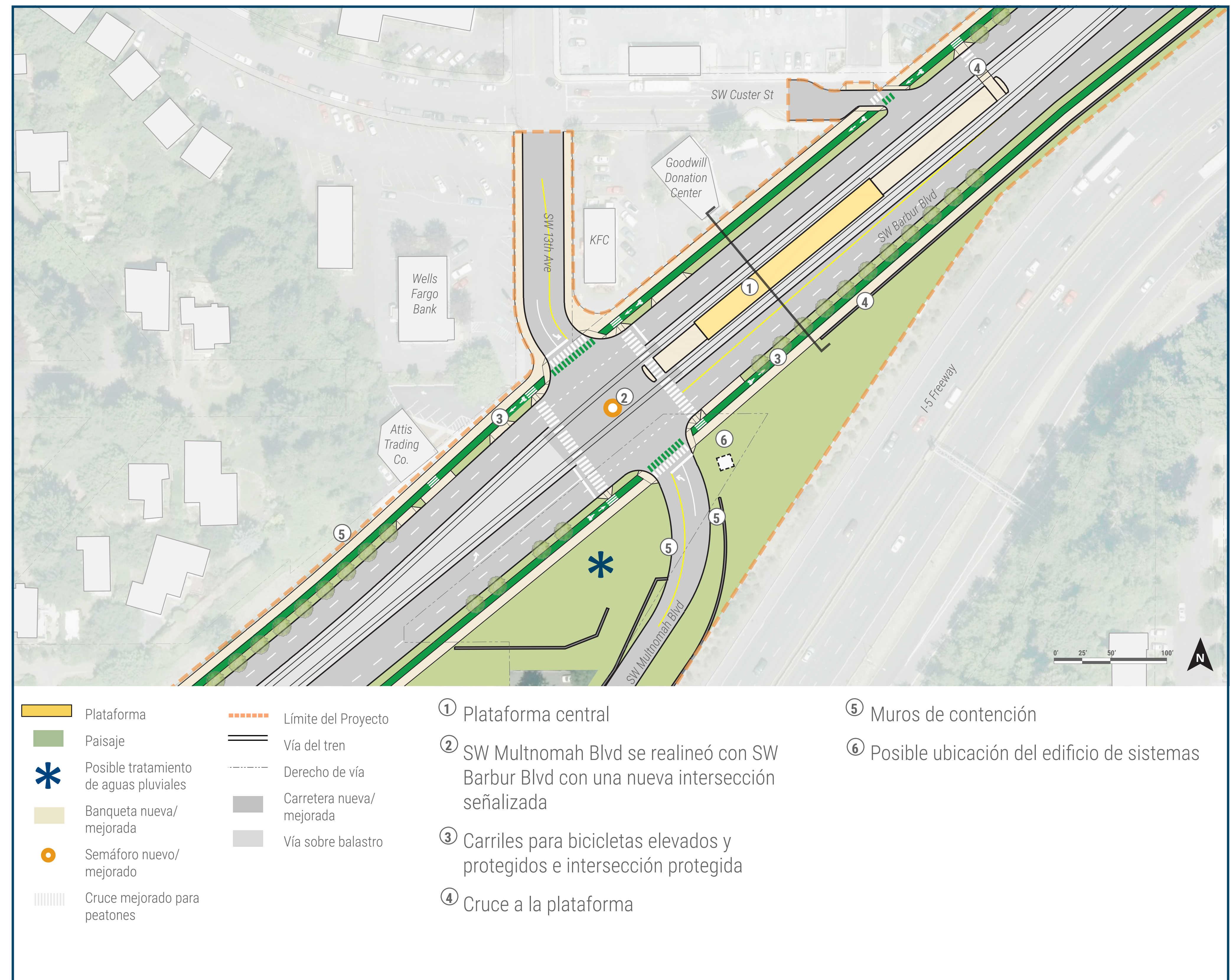
- Gibbs
- Hamilton
- Custer**
- 19th
- 30th
- Barbur Transit Center
- 53rd
- 68th
- Elmhurst
- Hall
- Bonita
- Upper Boones Ferry
- Bridgeport Transit Center



## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Cinco conexiones peatonales nuevas y mejoradas a través de Barbur Blvd
- Carriles elevados y protegidos para bicicletas y banquetas nuevas a lo largo de Barbur Blvd
- Conexiones planeadas a las líneas de autobús 1, 39 y 45
- 2 carriles de viaje retenidos en cada dirección a lo largo de Barbur
- Apoya la creación de viviendas y oportunidades de empleos como fue visualizado en el Plan Conceptual de Barbur
- El acceso a los vecindarios de Hillsdale y South Burlingame y a la tienda de comestibles Fred Meyer
- Acceso al Parque Fulton, Parque Custer, el Área Natural de Stephens Creek, y el Parque George Himes Natural Area, and George Himes Park
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

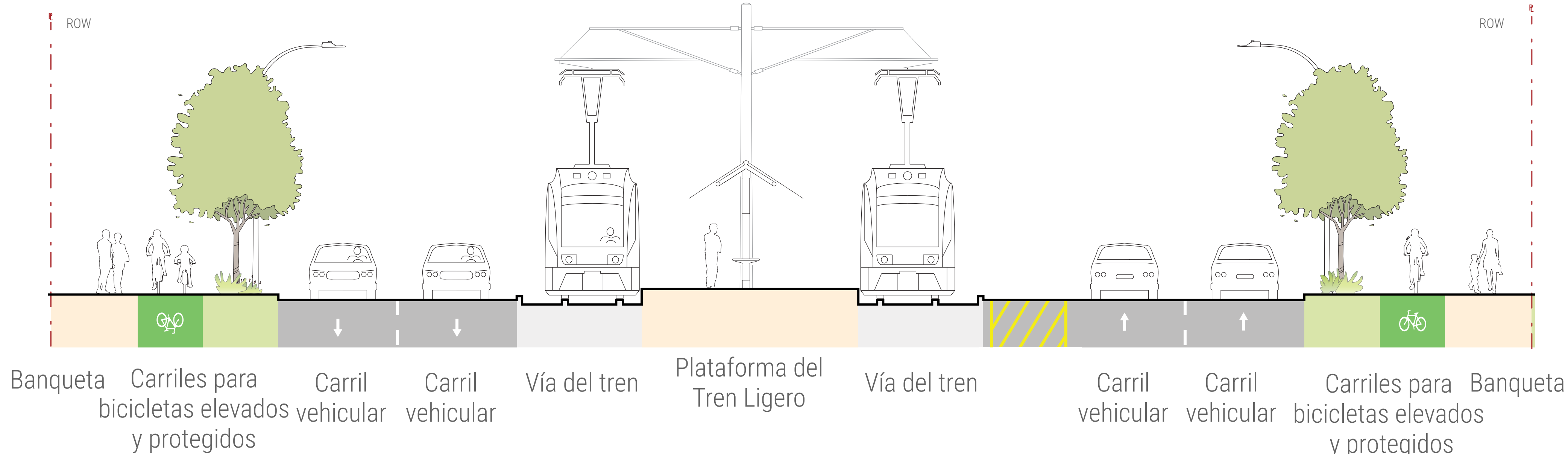
## PLAN FUNCIONAL



## ÁREA DE ESTACIÓN

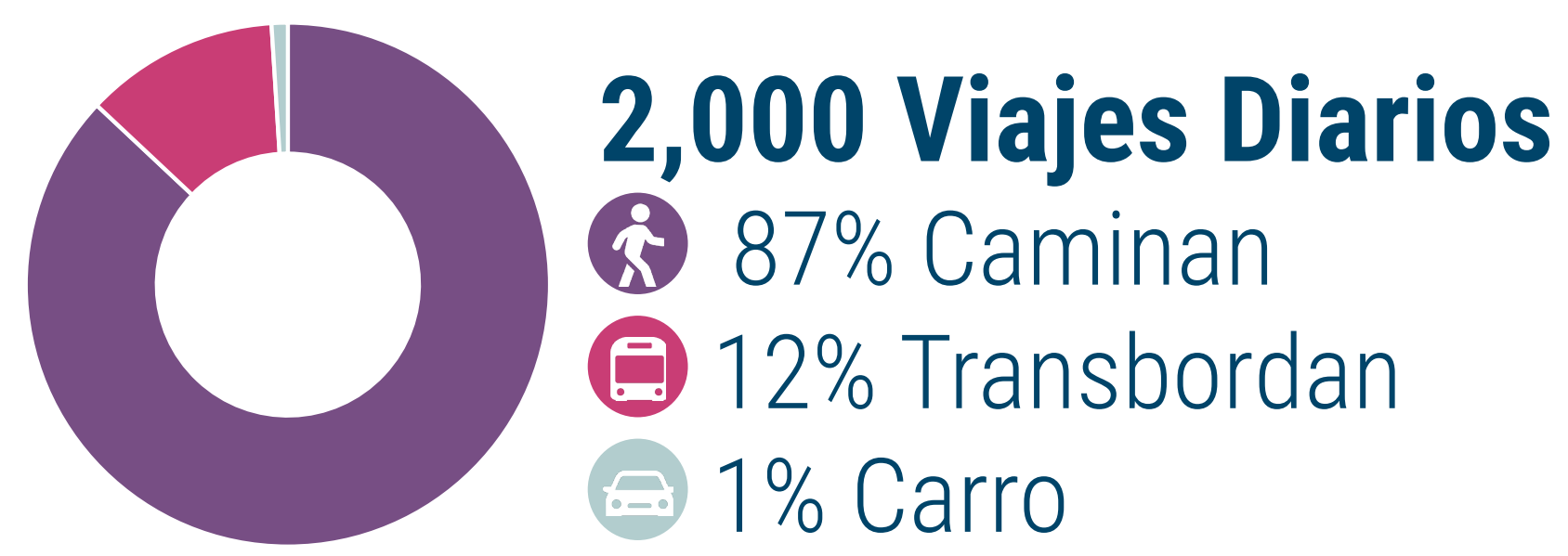


## SECCIÓN DETALLADA





## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019

- Gibbs
- Hamilton
- Custer
- 19th**
- 30th
- Barbur Transit Center
- 53rd
- 68th
- Elmhurst
- Hall
- Bonita
- Upper Boones Ferry
- Bridgeport Transit Center

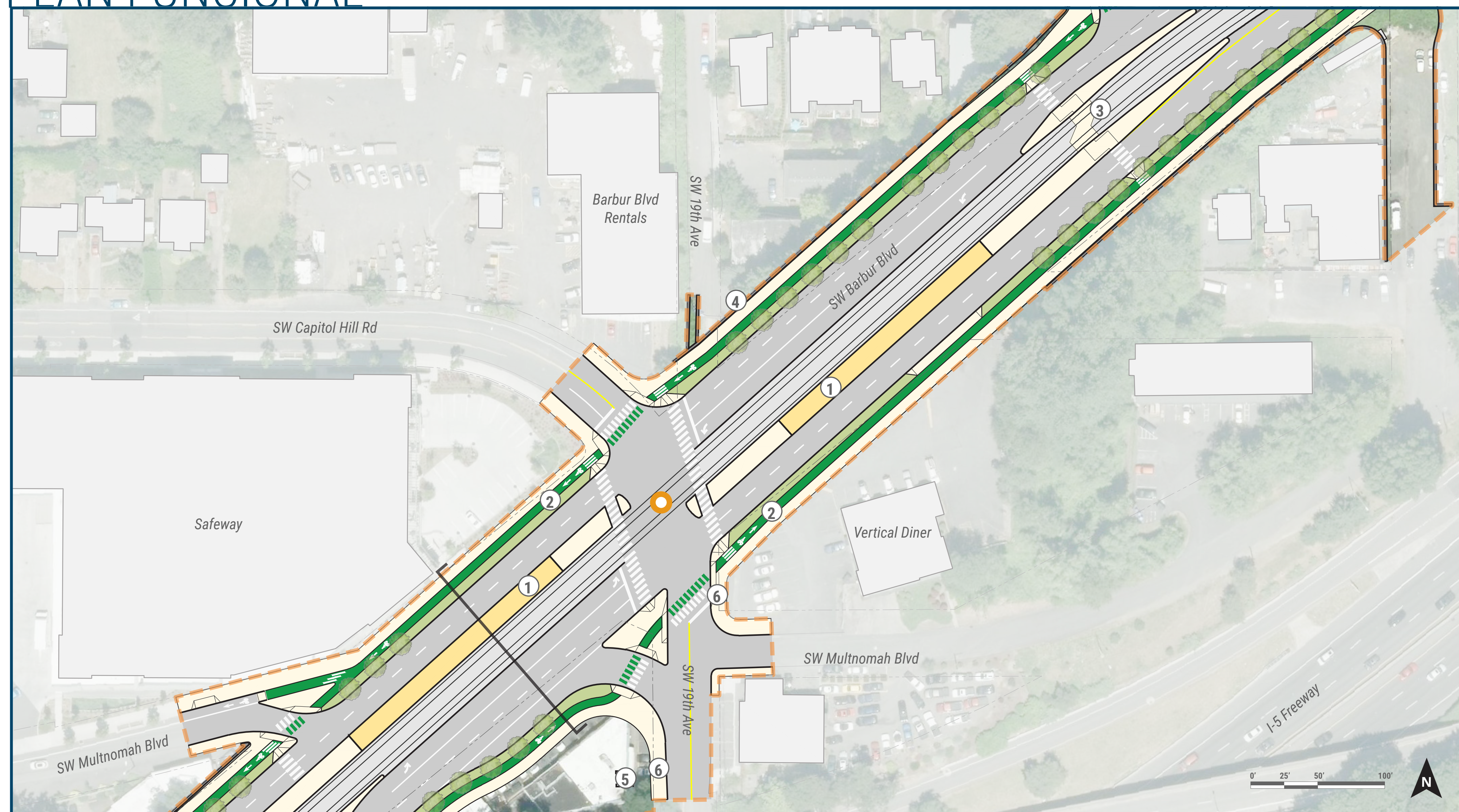


**ESTACION 19TH AVENUE**

## BENEFICIOS DEL PROYECTO

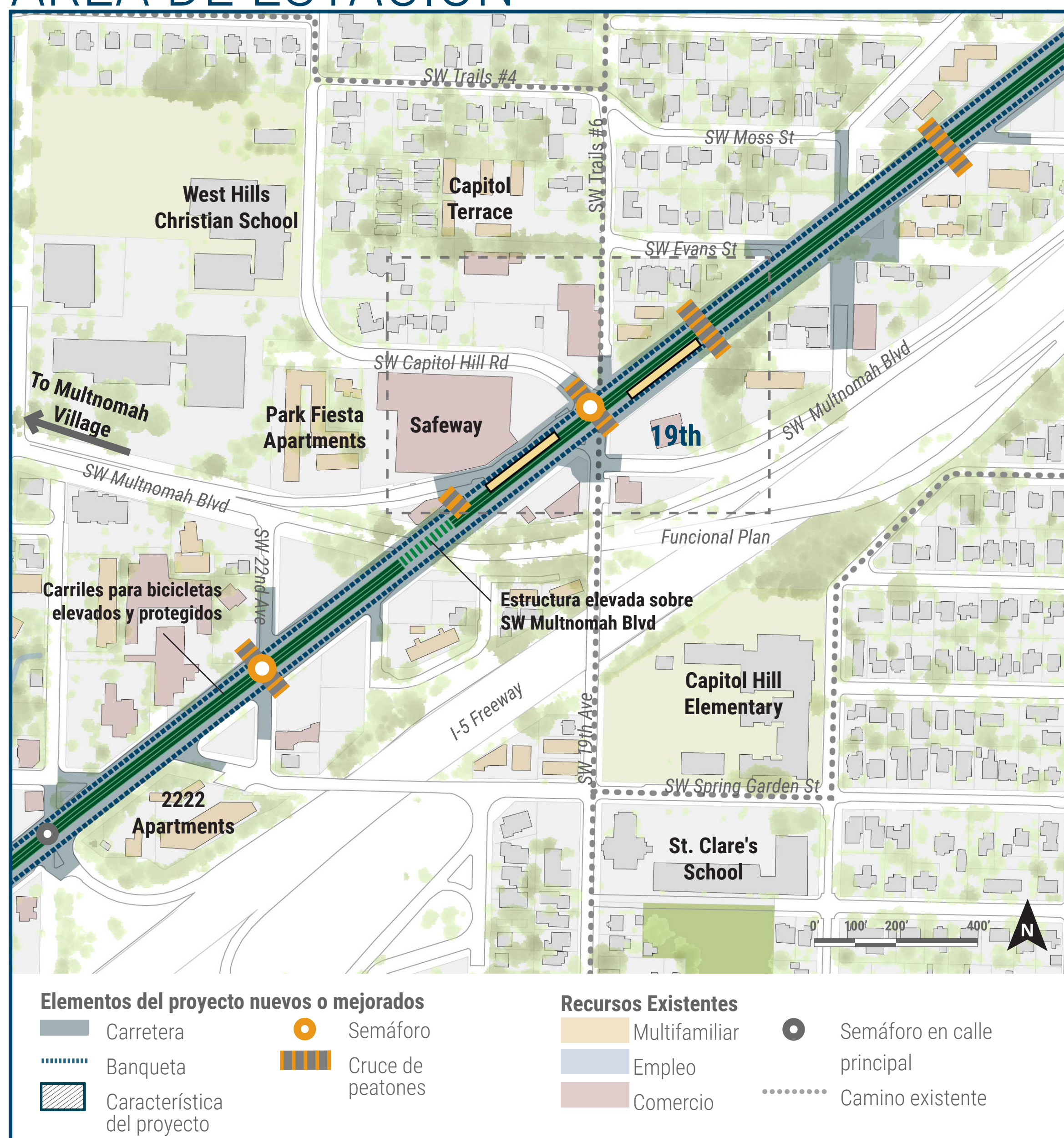
- Cinco conexiones peatonales nuevas y mejoradas a través de SW Barbur Blvd
- Carriles para bicicletas elevados y protegidos y banquetas mejoradas a lo largo de SW Barbur Blvd
- Conexiones planeadas a la línea de autobús 39
- Se mantienen dos carriles en cada dirección a lo largo de Barbur Blvd
- Apoya la visión del Plan Conceptual de Barbur
- Acceso a los vecindarios de Multnomah y Markham, a las escuelas Capitol Hill y West Christian, y la tienda de comestibles Safeway
- Acceso al Parque Marigold Hydro, Custer, los caminos SW #4 y caminos SW #6
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

## PLAN FUNCIONAL



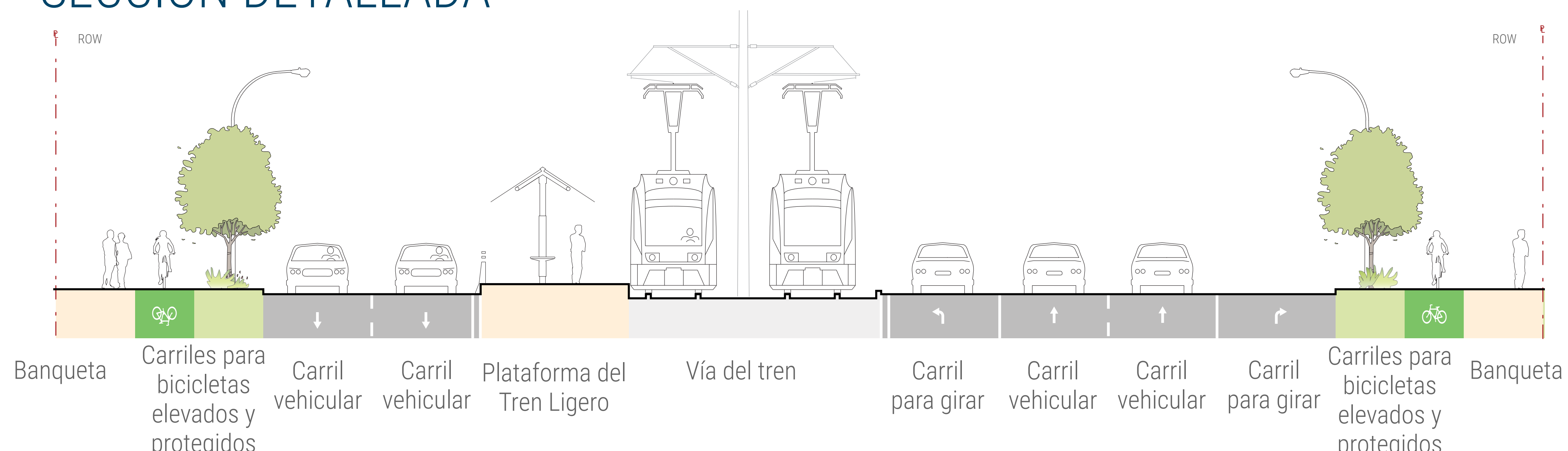
- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Plataforma</li> <li>Paisaje</li> <li>Possible tratamiento de aguas pluviales</li> <li>Banqueta nueva/mejorada</li> <li>Semáforo nuevo/mejorado</li> <li>Cruce mejorado para peatones</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Límite del Proyecto</li> <li>Vía del tren</li> <li>Derecho de vía</li> <li>Carretera nueva/mejorada</li> <li>Vía sobre balastro</li> </ul> | <ol style="list-style-type: none"> <li>Plataformas al lado</li> <li>Carriles para bicicletas elevados y protegidos e intersección</li> <li>Cruce peatonal señalizado en Z</li> <li>Ubicaciones de los muros de contención</li> <li>Possible ubicación del edificio de sistemas</li> <li>Paradas de autobús existentes</li> </ol> |
|--|---|--|

## ÁREA DE ESTACIÓN



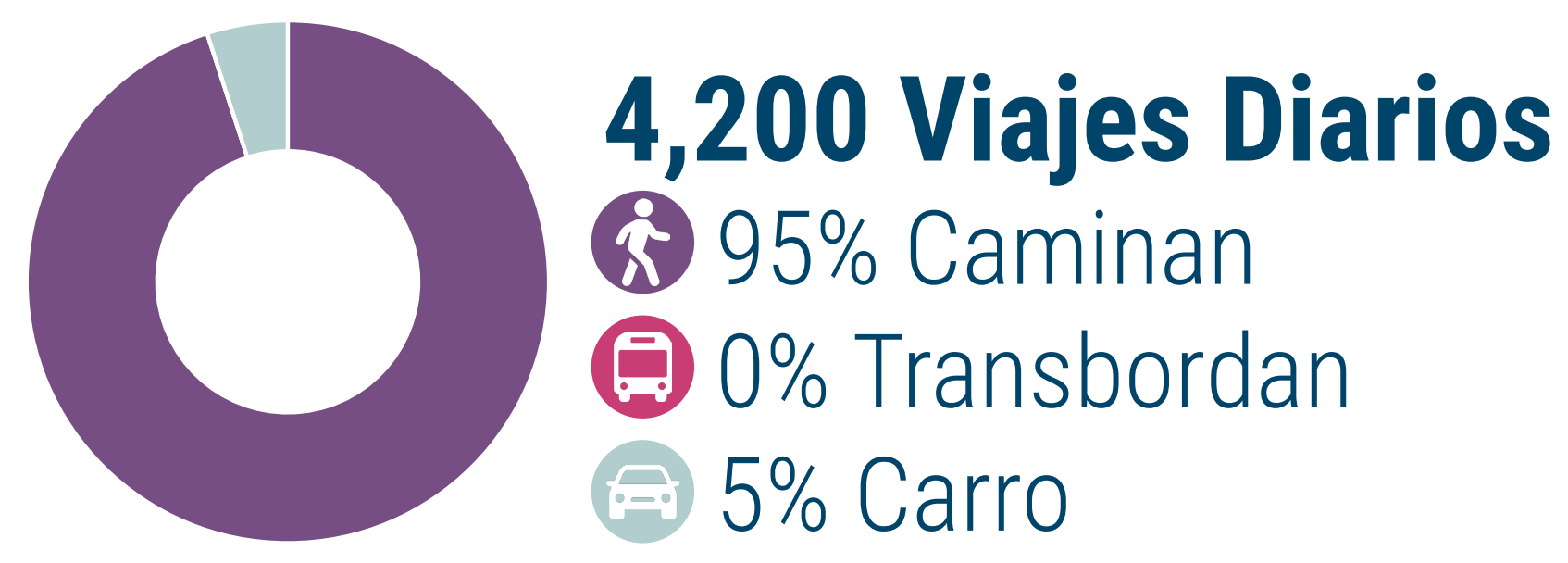
- |  |   |
|--|---|
| <b>Elementos del proyecto nuevos o mejorados</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Carretera</li> <li>Banqueta</li> <li>Característica del proyecto</li> <li>Semáforo</li> <li>Cruce de peatones</li> </ul> | <b>Recursos Existentes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Multifamiliar</li> <li>Empleo</li> <li>Comercio</li> <li>Semáforo en calle principal</li> <li>Camino existente</li> </ul> |
|--|---|

## SECCIÓN DETALLADA





## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



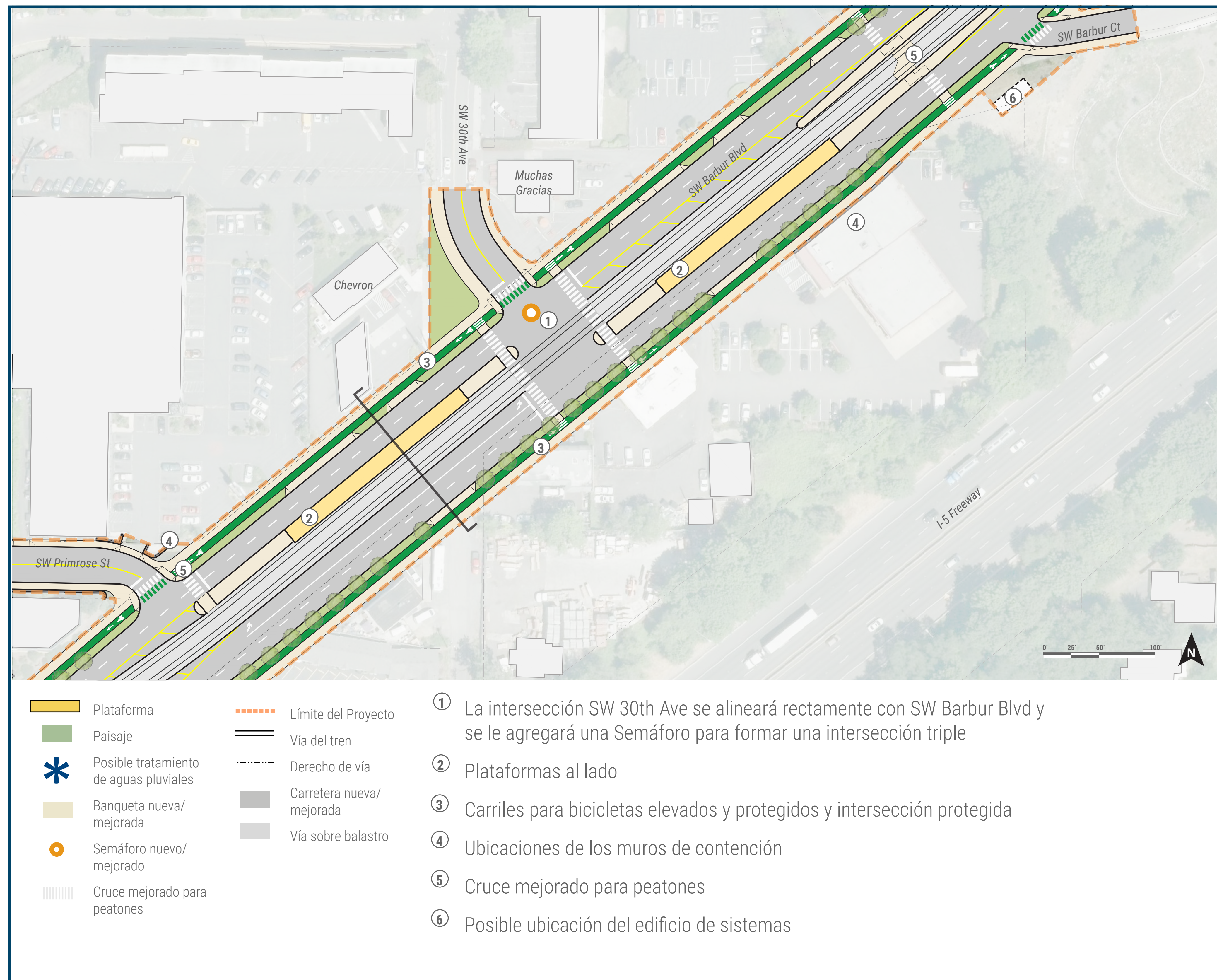
Fuente de información: Metro, 2019



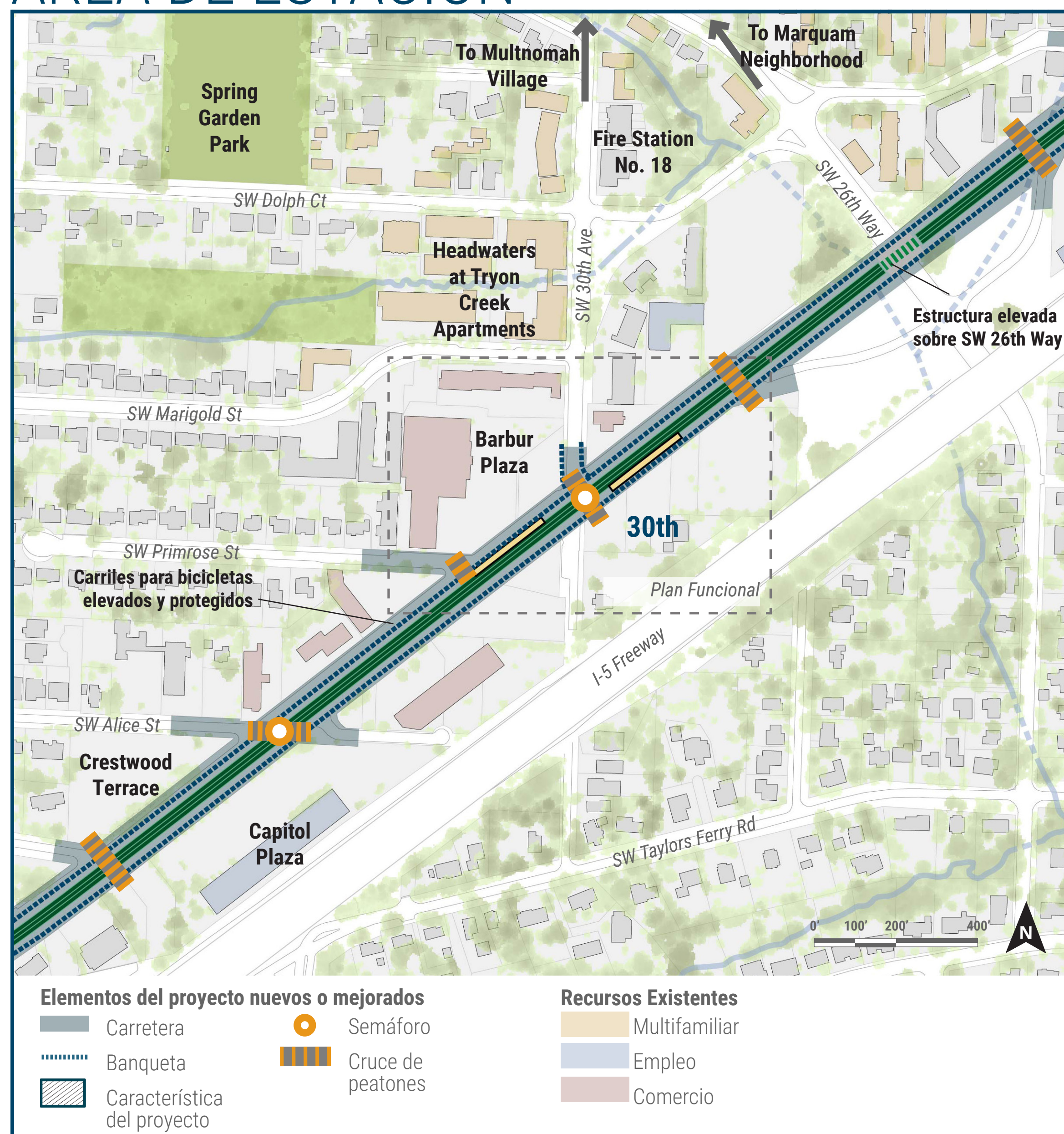
## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- La realineación de la intersección 30th Ave para una conexión más segura para ciclistas y peatones
  - Siete conexiones para peatones nuevas y mejoradas a través de la calle Barbur Blvd
  - Se mantienen dos carriles en cada dirección a lo largo de Barbur Blvd
  - Carriles para bicicletas elevados y protegidos y banquetas mejoradas a lo largo de Barbur Blvd
- Apoya la visión del Plan Conceptual de Barbur
  - Acceso a los vecindarios Multnomah y Markham
  - Acceso al parque Spring Water y Tryon Creek Headwaters
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

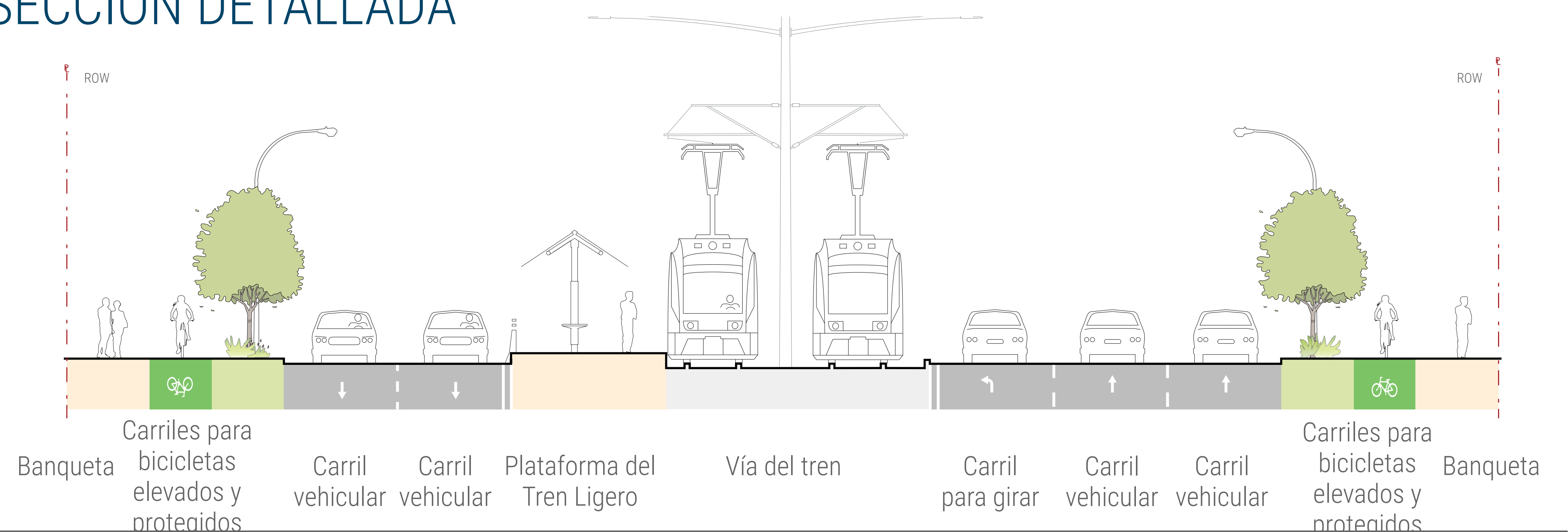
## PLAN FUNCIONAL



## ÁREA DE ESTACIÓN

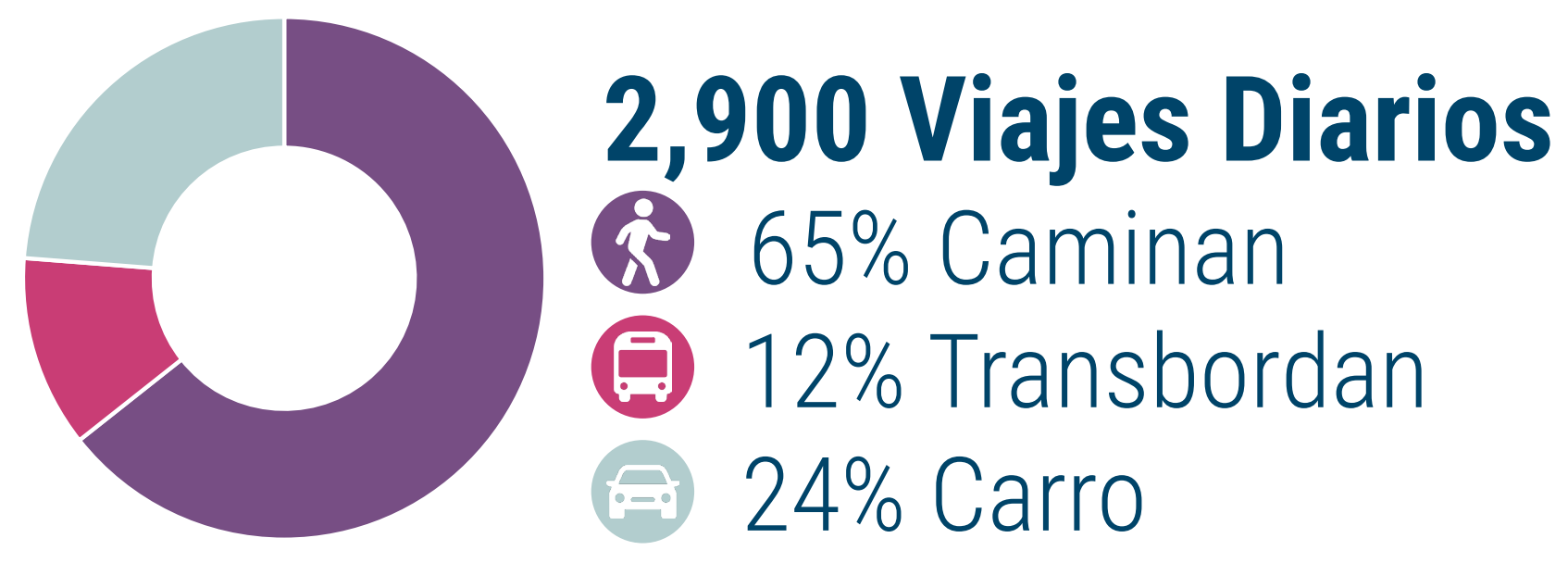


## SECCIÓN DETALLADA

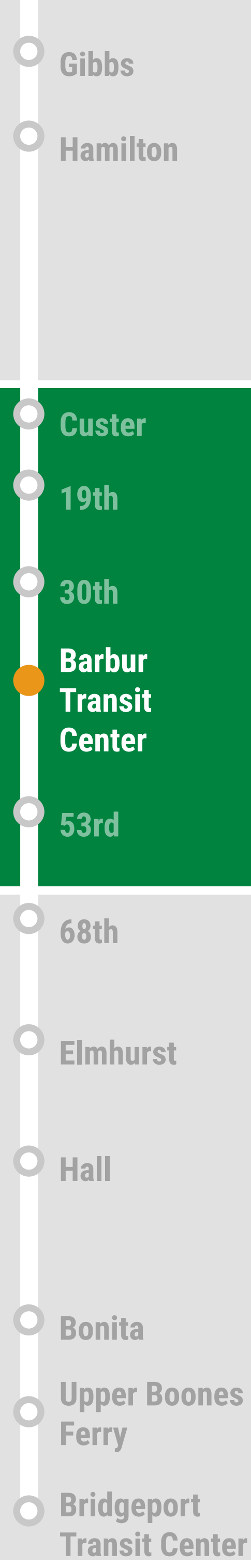




## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



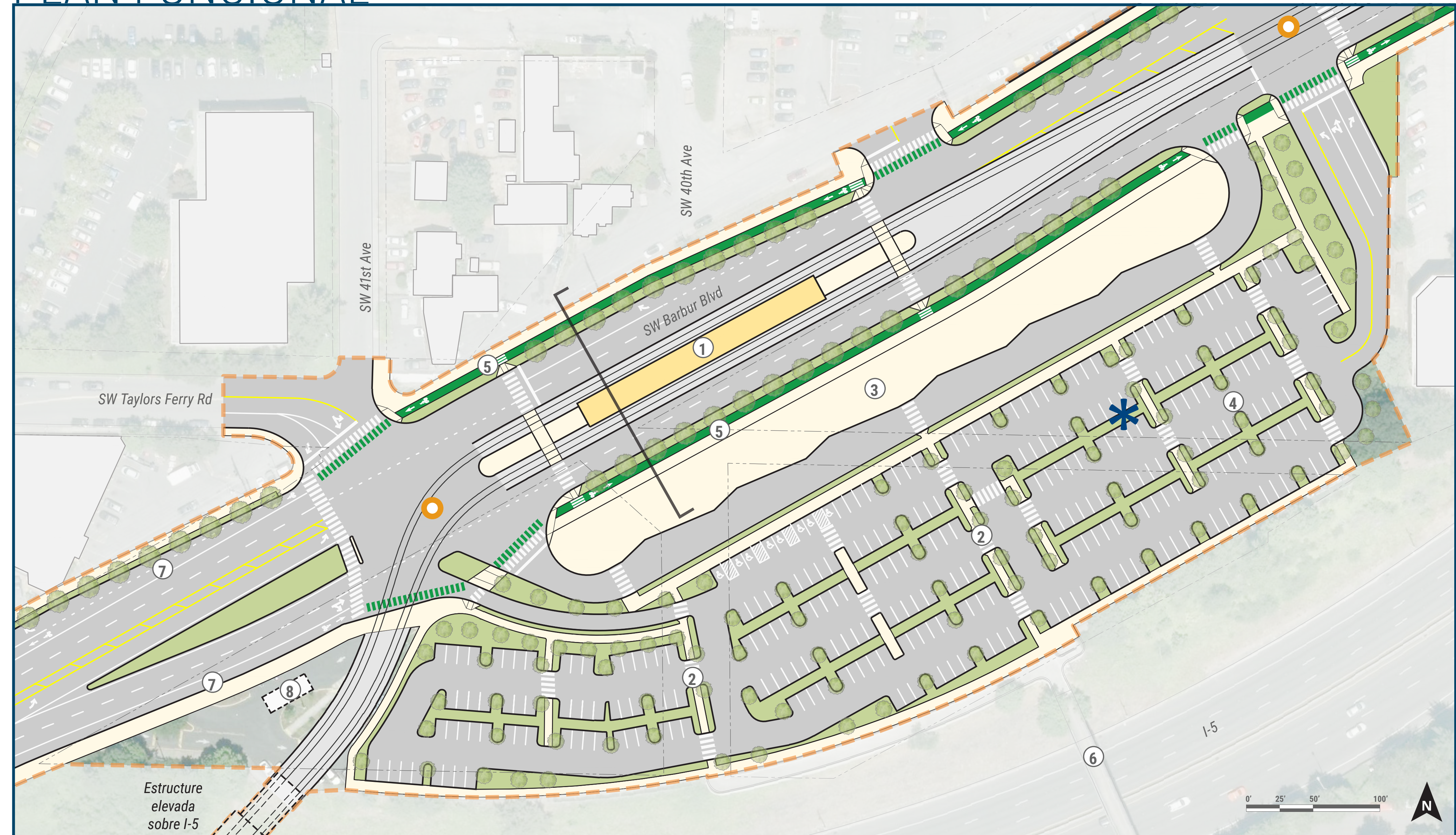
Fuente de información: Metro, 2019



## BENEFICIOS DEL PROYECTO

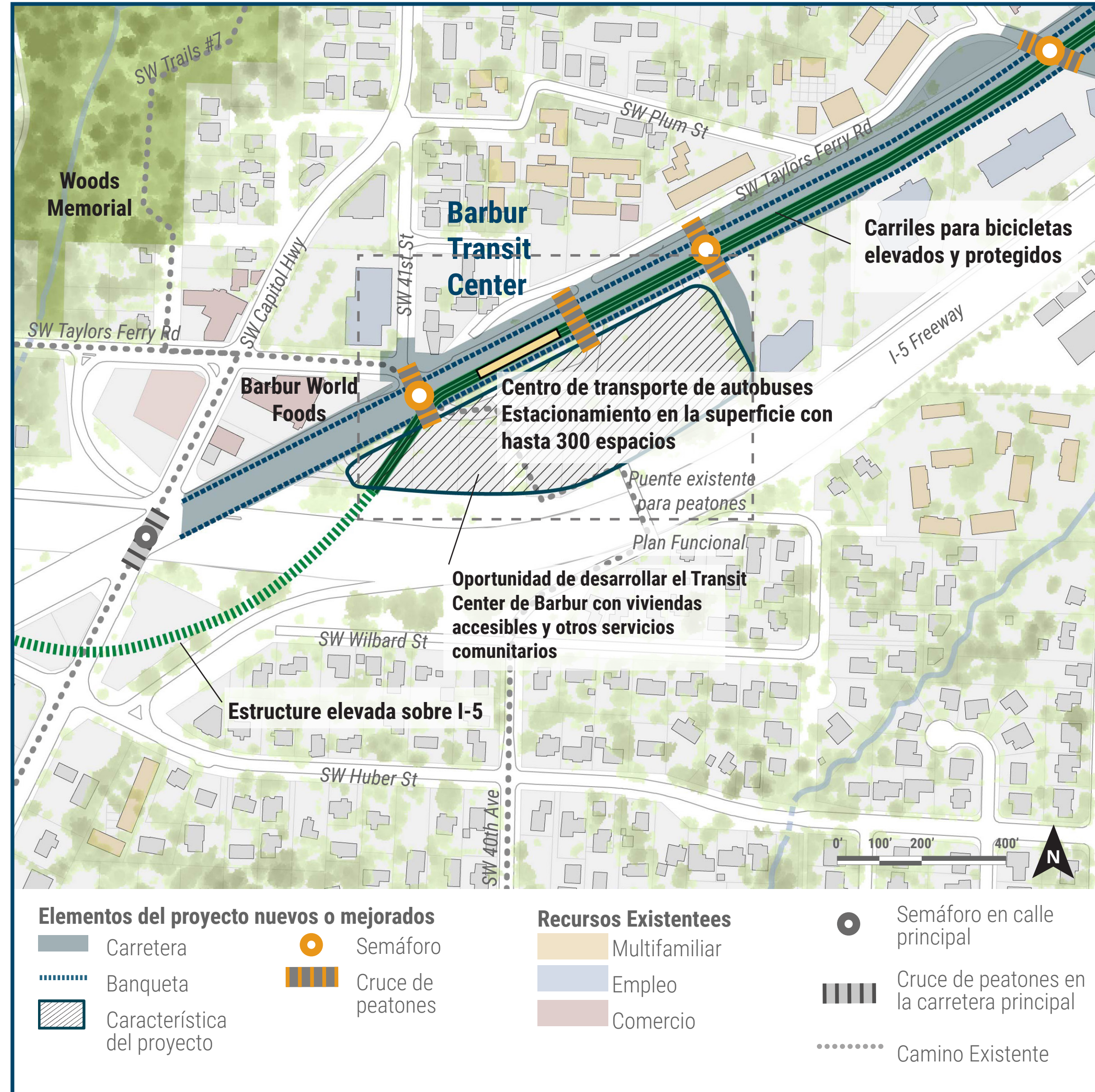
- Cinco conexiones para peatones nuevas y mejoradas a través de SW Barbur Blvd
- Carriles elevados y protegidos para bicicletas y banquetas mejoradas a lo largo de SW Barbur Blvd
- Conexiones planeadas a las líneas de autobús 38, 43, 44, 93 y 94
- Apoya la visión del West Portland Town Center y el Plan Conceptual de Barbur
- Acceso a los vecindarios de West Portland Park, Marquam y Multnomah
- Sirve a las escuelas de Jackson y Markham, la Biblioteca de Capitol Hill y la tienda Barbur World Foods
- Oportunidad de desarrollar el Transit Center de Barbur con viviendas accesibles y otros servicios comunitarios
- Acceso al Área Natural de Memorial Woods, camino SW #5, y caminos SW #7
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

## PLAN FUNCIONAL

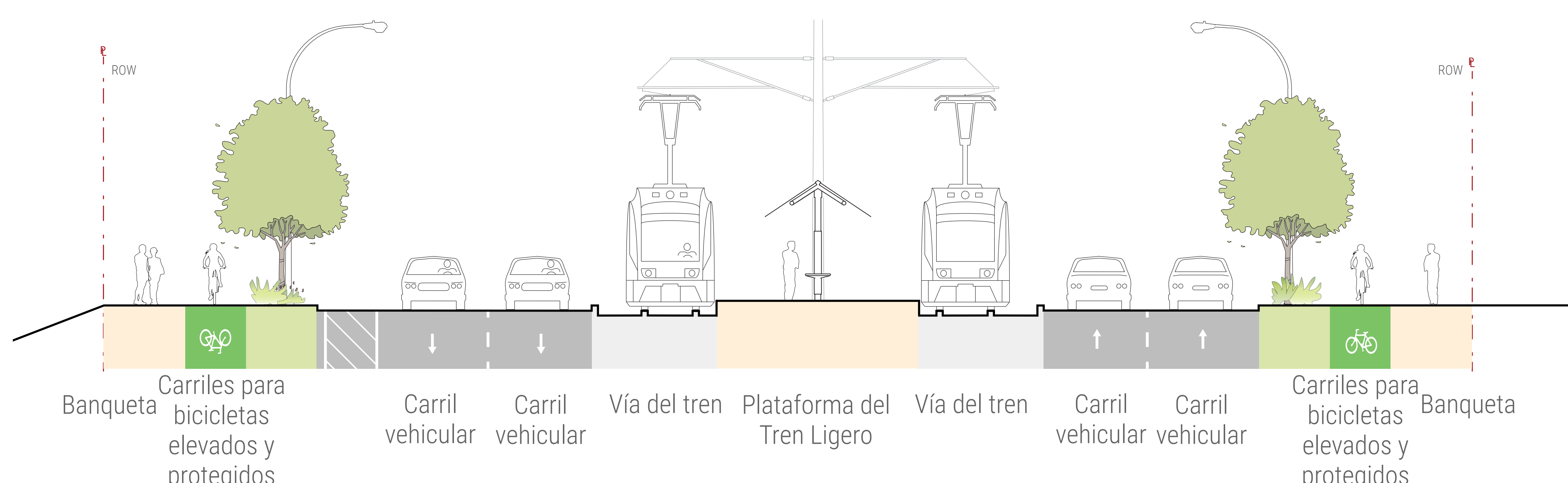


- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Plataforma</li> <li>Paisaje</li> <li>Possible tratamiento de aguas pluviales</li> <li>Banqueta nueva/mejorada</li> <li>Semáforo nuevo/mejorado</li> <li>Cruce mejorado para peatones</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Límite del Proyecto</li> <li>Vía del tren</li> <li>Derecho de vía</li> <li>Carretera nueva/mejorada</li> <li>Vía sobre balastro</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Plataforma central</li> <li>2 Conexión con el puente peatonal existente</li> <li>3 Centro de transporte de autobuses</li> <li>4 Estacionamiento en la superficie con hasta 300 espacios</li> <li>5 Carriles para bicicletas elevados y protegidos e intersección protegida</li> <li>6 Puente existente para peatones</li> <li>7 Carriles para bicicletas en SW Barbur Blvd</li> <li>8 Posible ubicación del edificio de sistemas</li> </ul> |
|--|---|--|

## ÁREA DE ESTACIÓN

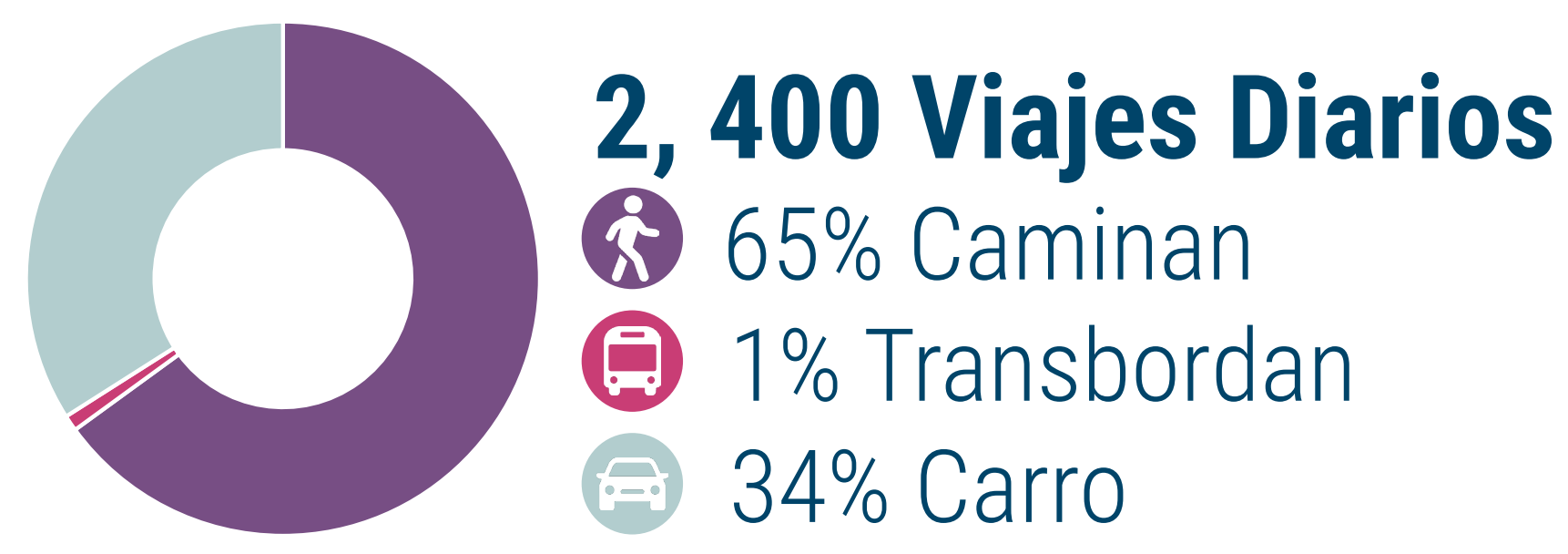


## SECCIÓN DETALLADA



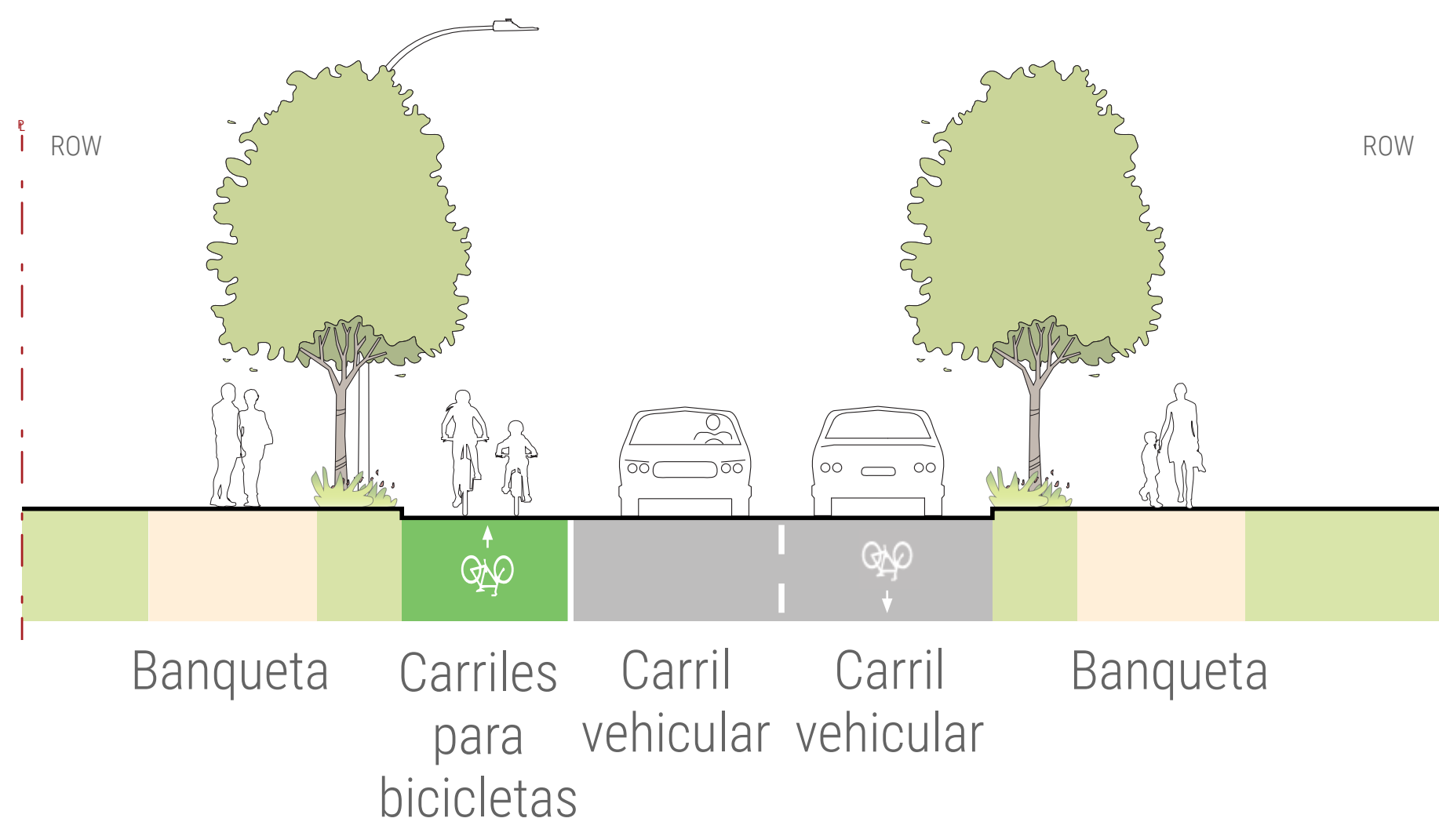


### PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019

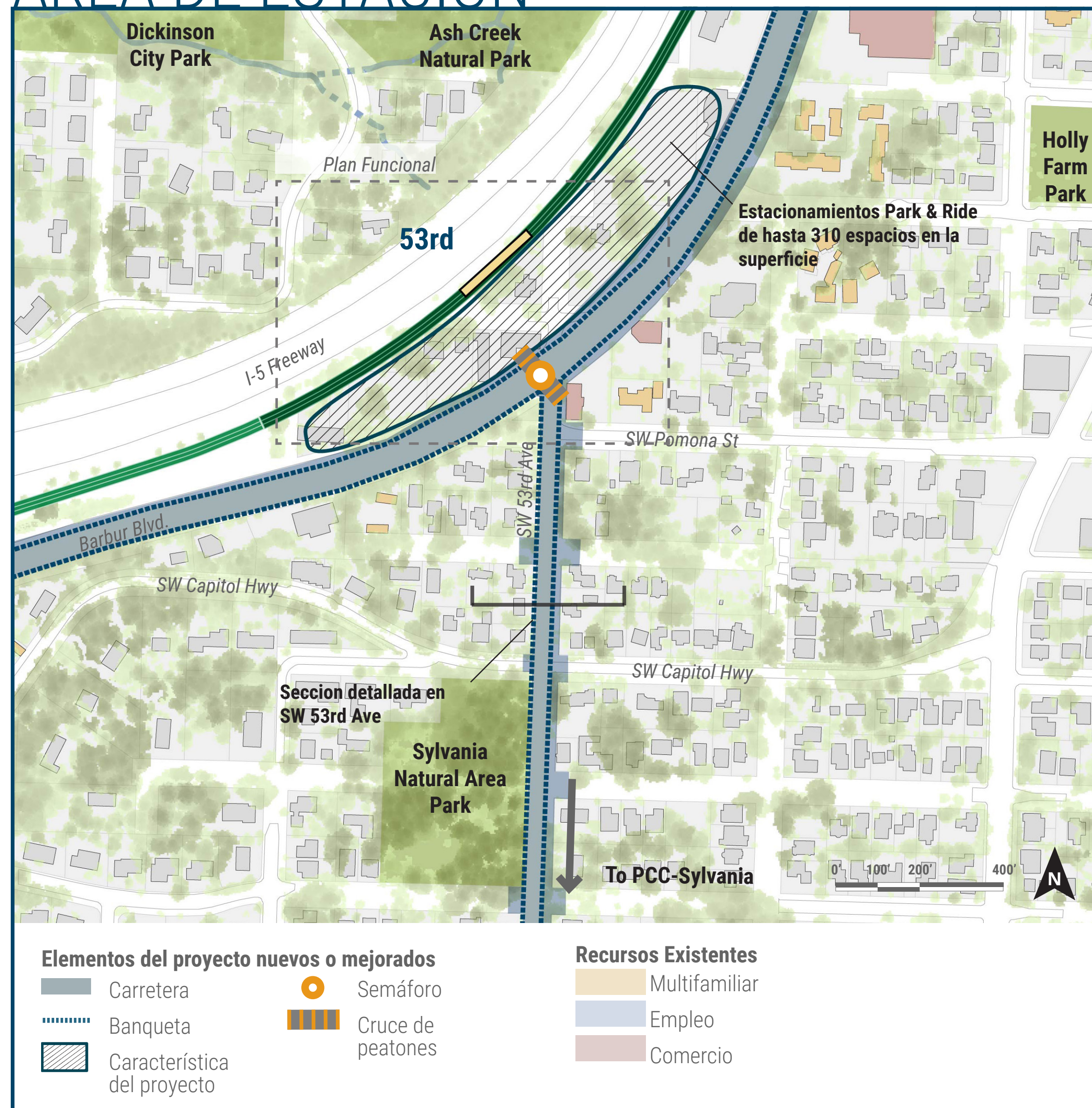
### SECCIÓN DETALLADA EN SW 53RD AVE



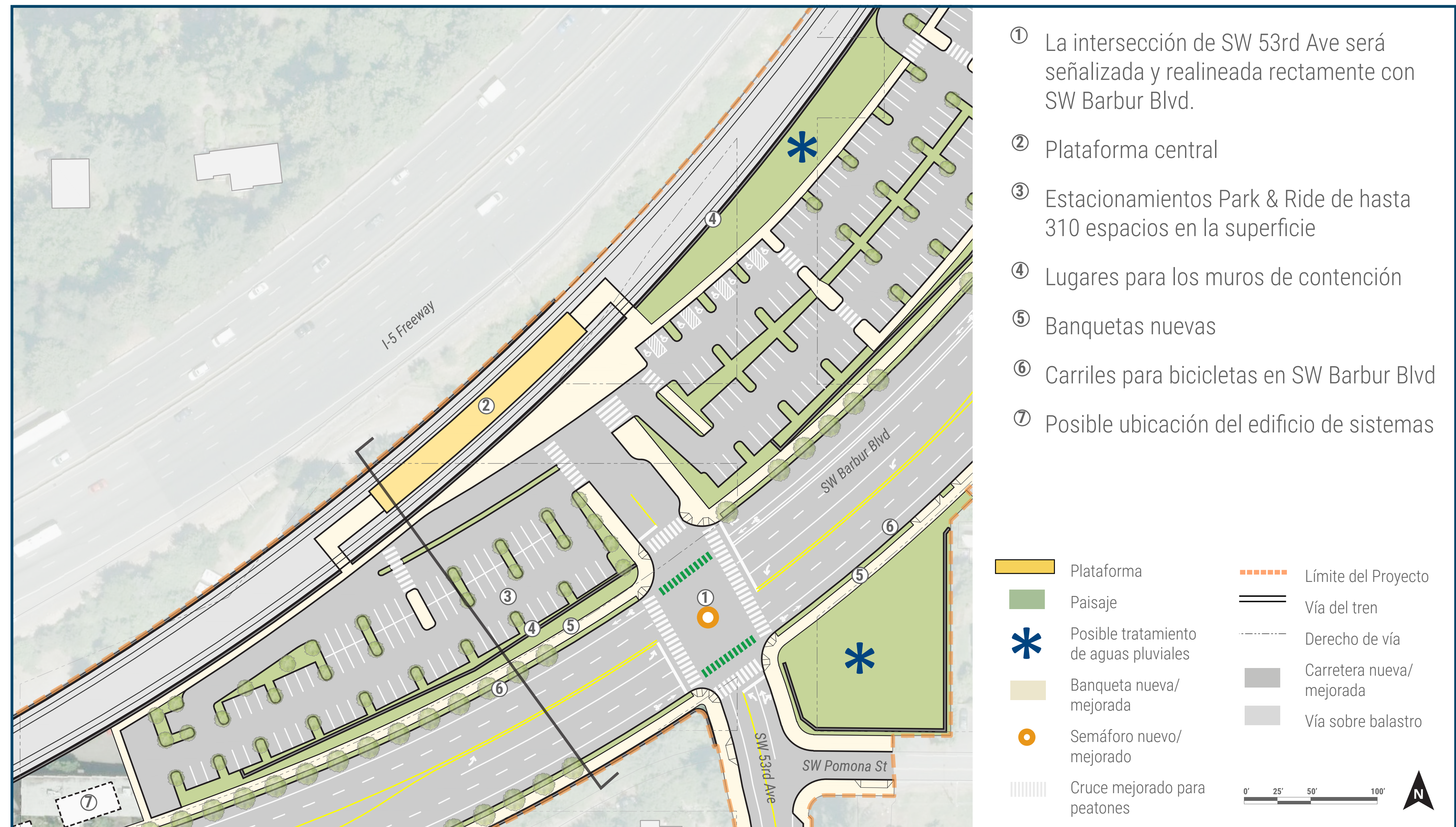
### BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Icono de peatones:** Nueva banqueta a lo largo de Barbur y un cruce mejorado para peatones en la calle 53rd Ave
- Icono de bicicleta:** Nuevo acceso para andar a pie y en bicicleta en la calle SW 53rd Ave hacia PCC-Sylvania
- Icono de autobús:** Conexiones planeadas para las líneas de autobús 93 y 94
- Icono de estacionamiento:** Nuevo estacionamiento Park & Ride con acceso conveniente al I-5
- Icono de calle:** Se mantienen dos carriles en cada dirección a lo largo de SW Barbur Blvd
- Icono de PCC-Sylvania:** Apoya la visión del Plan Conceptual de Barbur y el Plan de PCC-Sylvania
- Icono de acceso:** El acceso a los vecindarios Far Southwest y Crestwood y el campus de PCC-Sylvania
- Icono de área natural:** Acceso al Área Natural de Sylvania, Parque Holly Farm, Parque Lesser City, y el camino SW #7
- Icono de hoja:** Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Barbur Blvd

### ÁREA DE ESTACIÓN



### PLAN FUNCIONAL

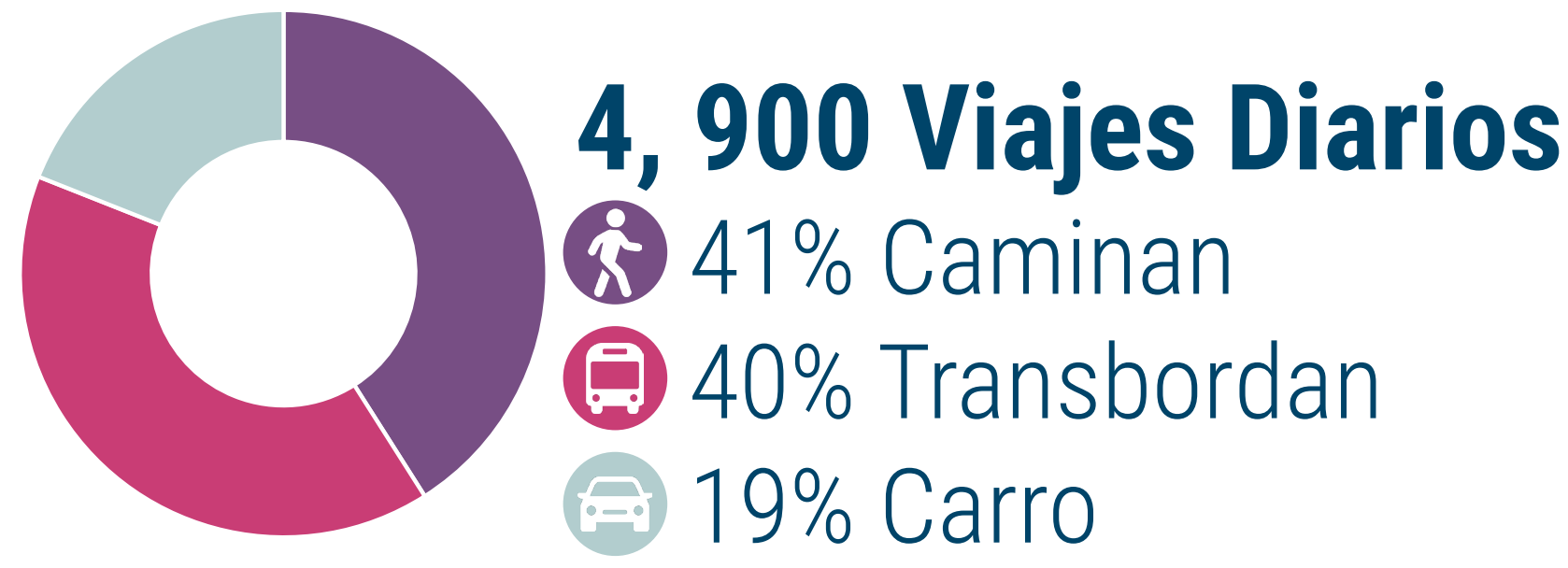


### SECCIÓN DETALLADA

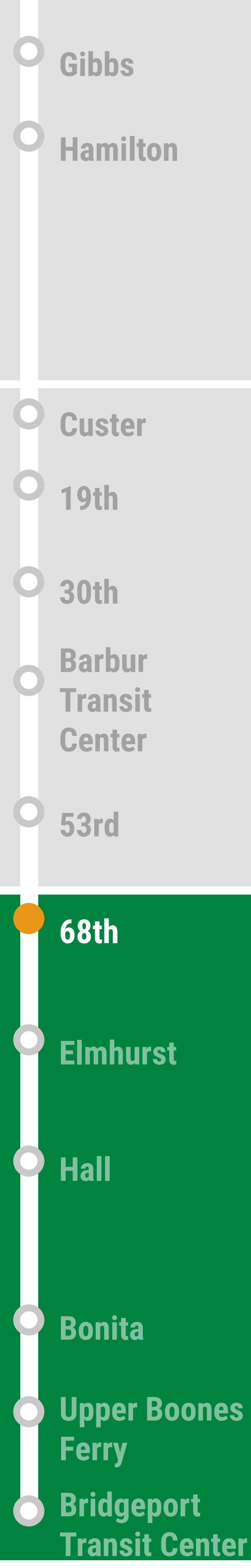




### PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019



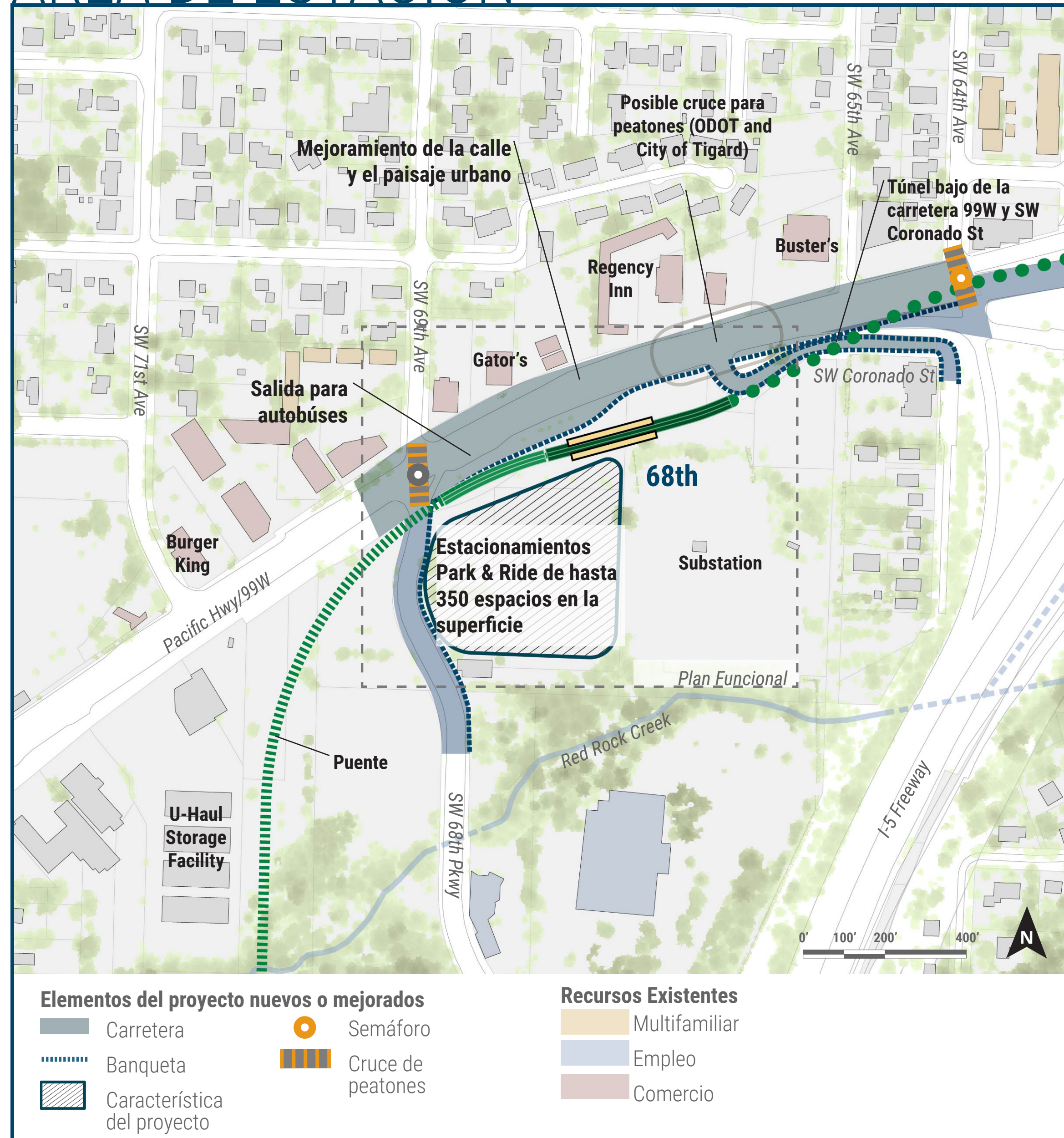
### BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Dos conexiones mejoradas para peatones sobre la carretera Pacific HWY/ 99W
- Conexiones planeadas para las líneas de autobús 93 y 94
- Nuevo estacionamiento Park & Ride con acceso conveniente al I-5 y Pacific HWY/99W
- Apoya la visión del Plan del Triángulo de Tigard
- Acceso al vecindario de Metzger y el crecimiento del centro de empleos y viviendas del Triángulo de Tigard
- Acceso al camino futuro de Red Rock Creek
- Vistas del área natural Red Rock Creek y el Río Tualatin
- Vistas al área natural Red Rock Creek y al Valle del Río Tualatin y énfasis en las características única que rodea el ambiente de la estación
- Tratamiento de aguas pluviales en la zona de la estación y del estacionamiento Park & Ride

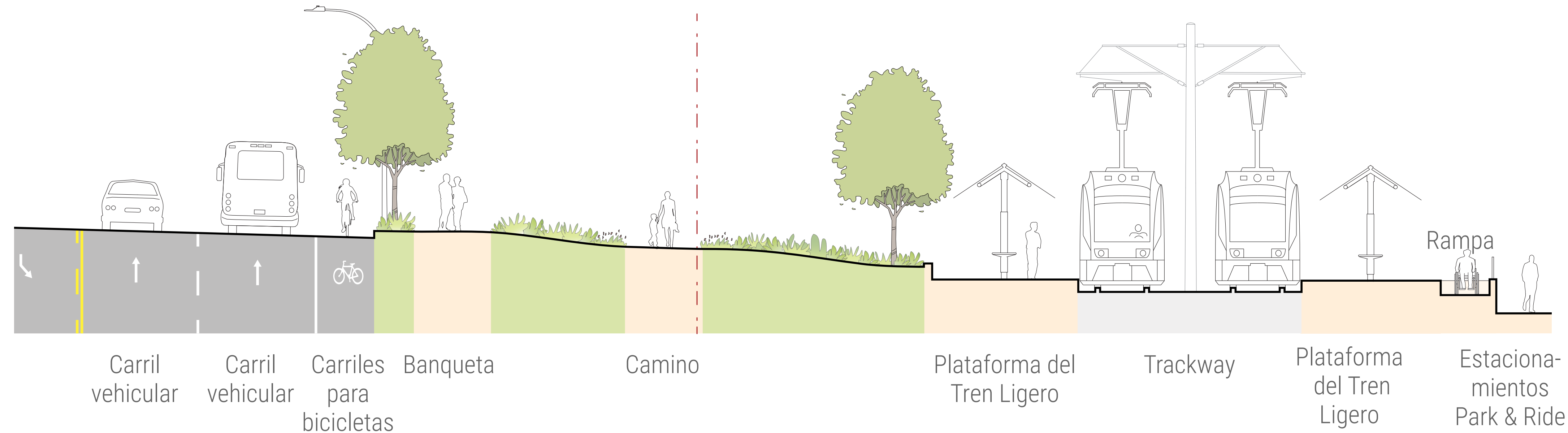
### PLAN FUNCIONAL



### ÁREA DE ESTACIÓN

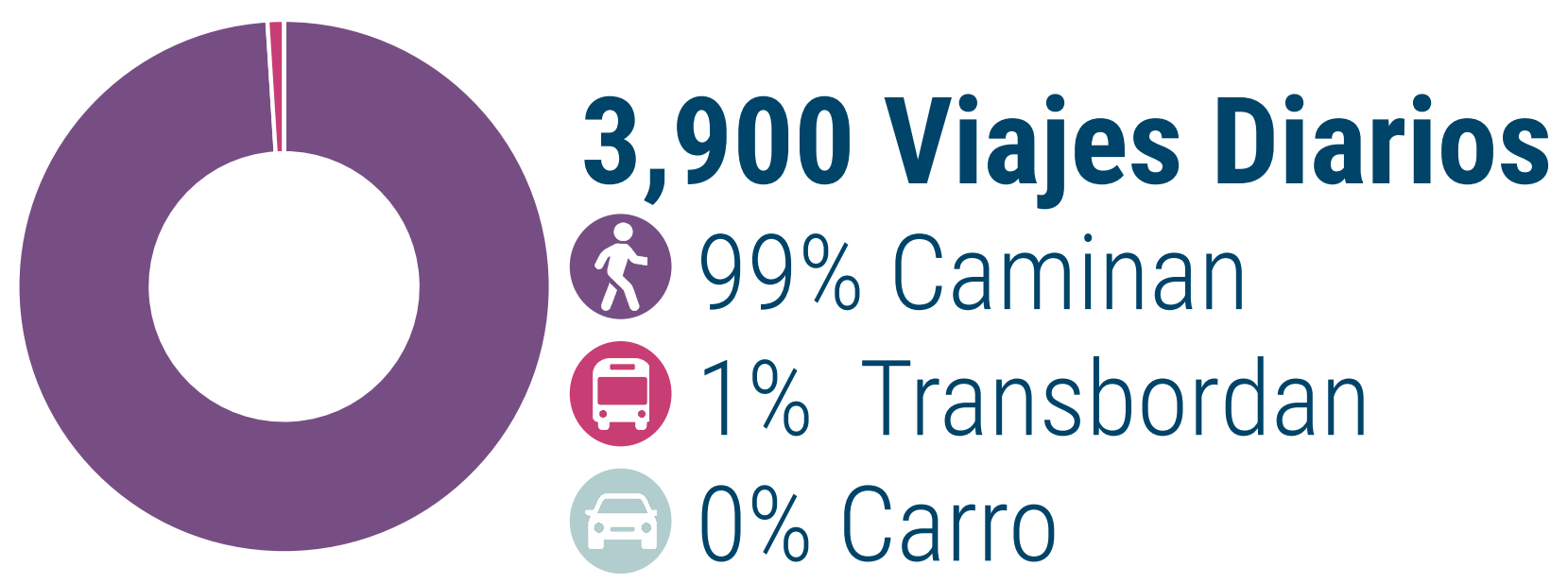


### SECCIÓN DETALLADA

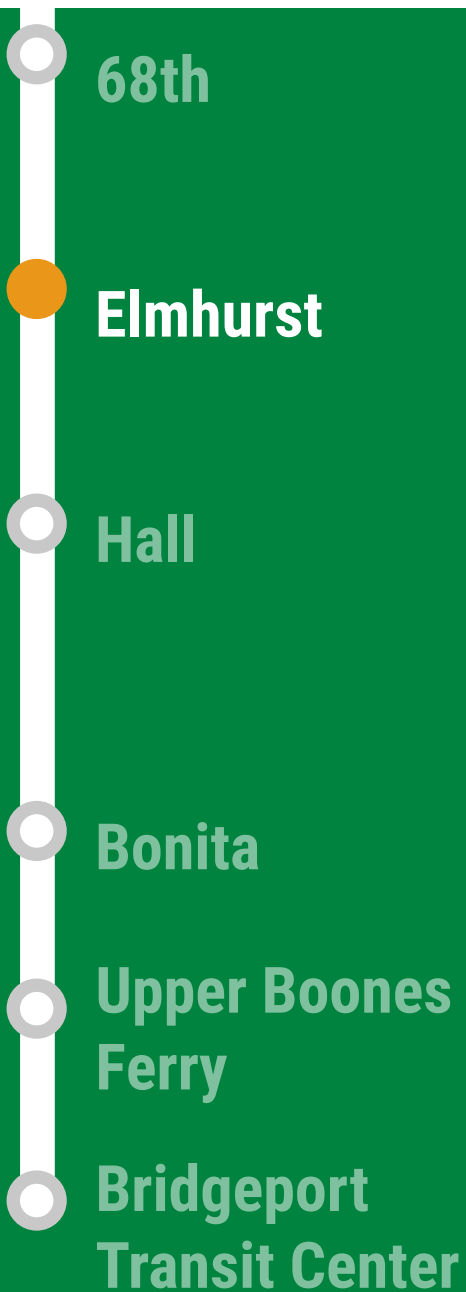
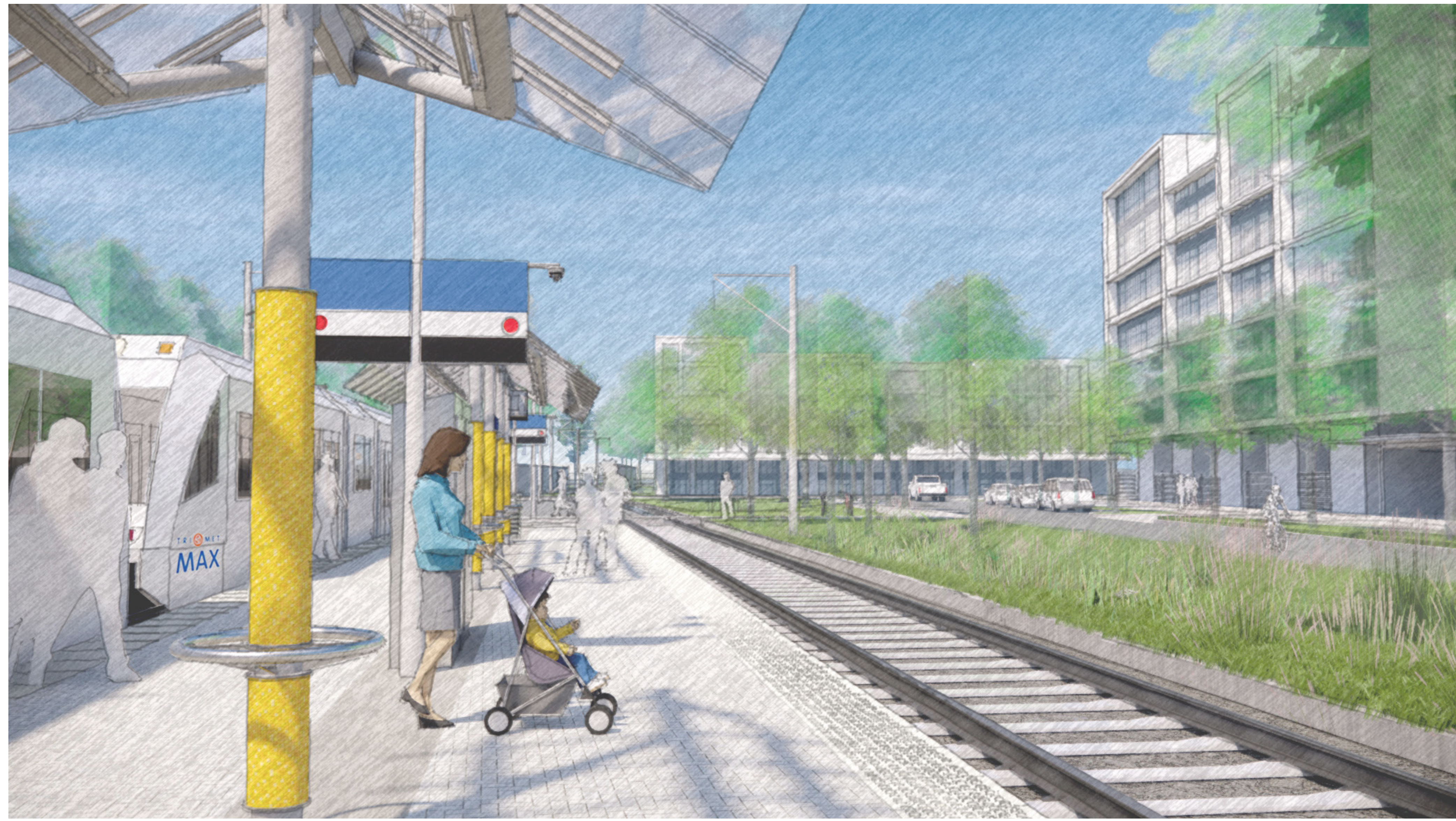




### PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019



### BENEFICIOS DEL PROYECTO



- Nueva extensión de la calle SW 70th Ave a través del centro del Triángulo de Tigard
- Nuevas instalaciones para caminar y andar en bicicleta a lo largo de la calle SW 70th Ave y banquetas mejoradas en las calles SW Baylor St y SW Clinton St
- Conexiones planeadas para las líneas de autobús 78 y 97

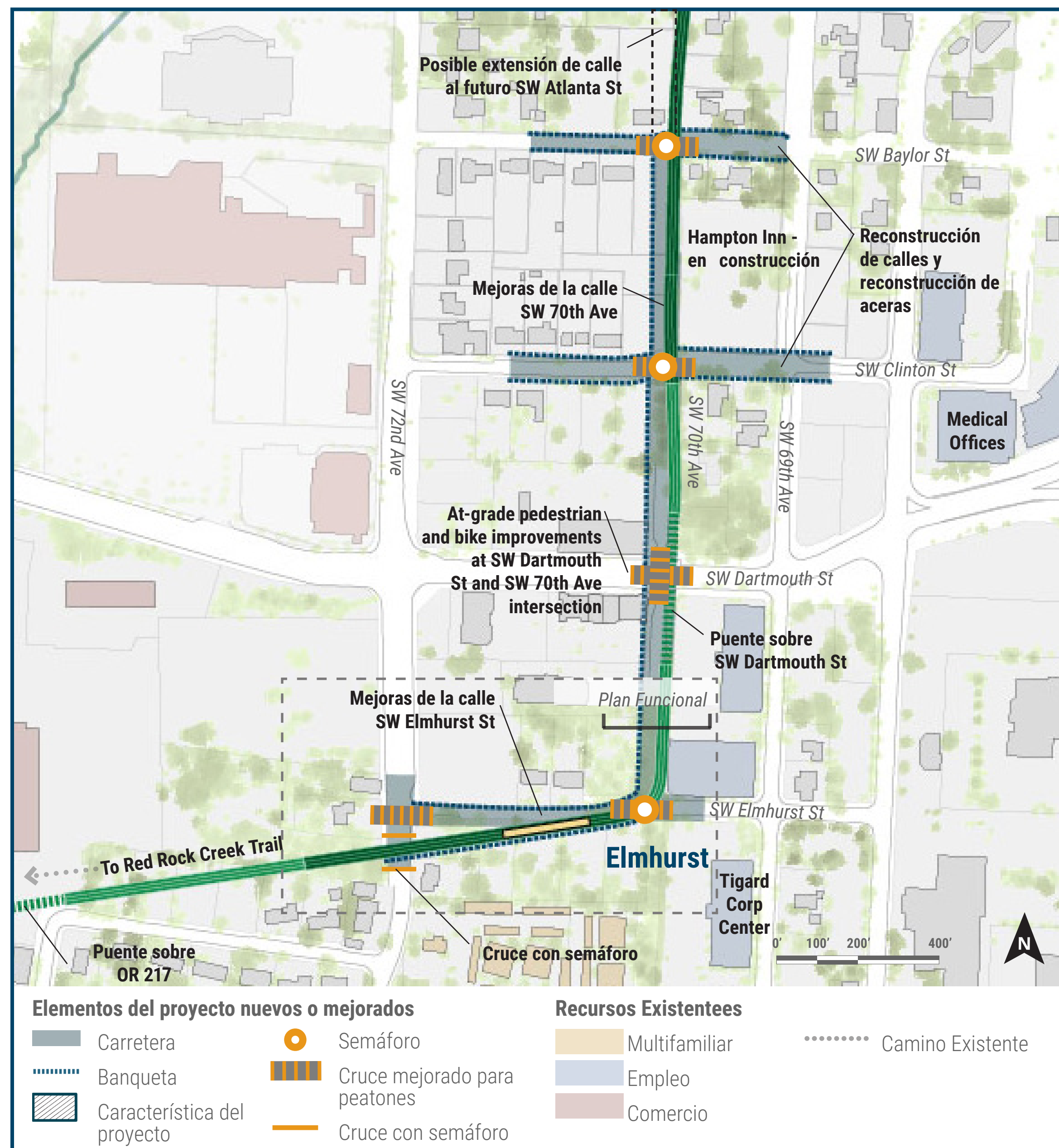


- Apoya la red de calles y la visión de conectividad del Plan del Triángulo de Tigard y el Código Lean de Tigard
- El diseño de la ruta del tren ligero y el mejoramiento de las calles aumentan la buena experiencia de la gente caminando o en bicicleta en la calle SW 70th Ave y por la calle SW Dartmouth St.
- Acceso al camino planeado de Red Rock Creek

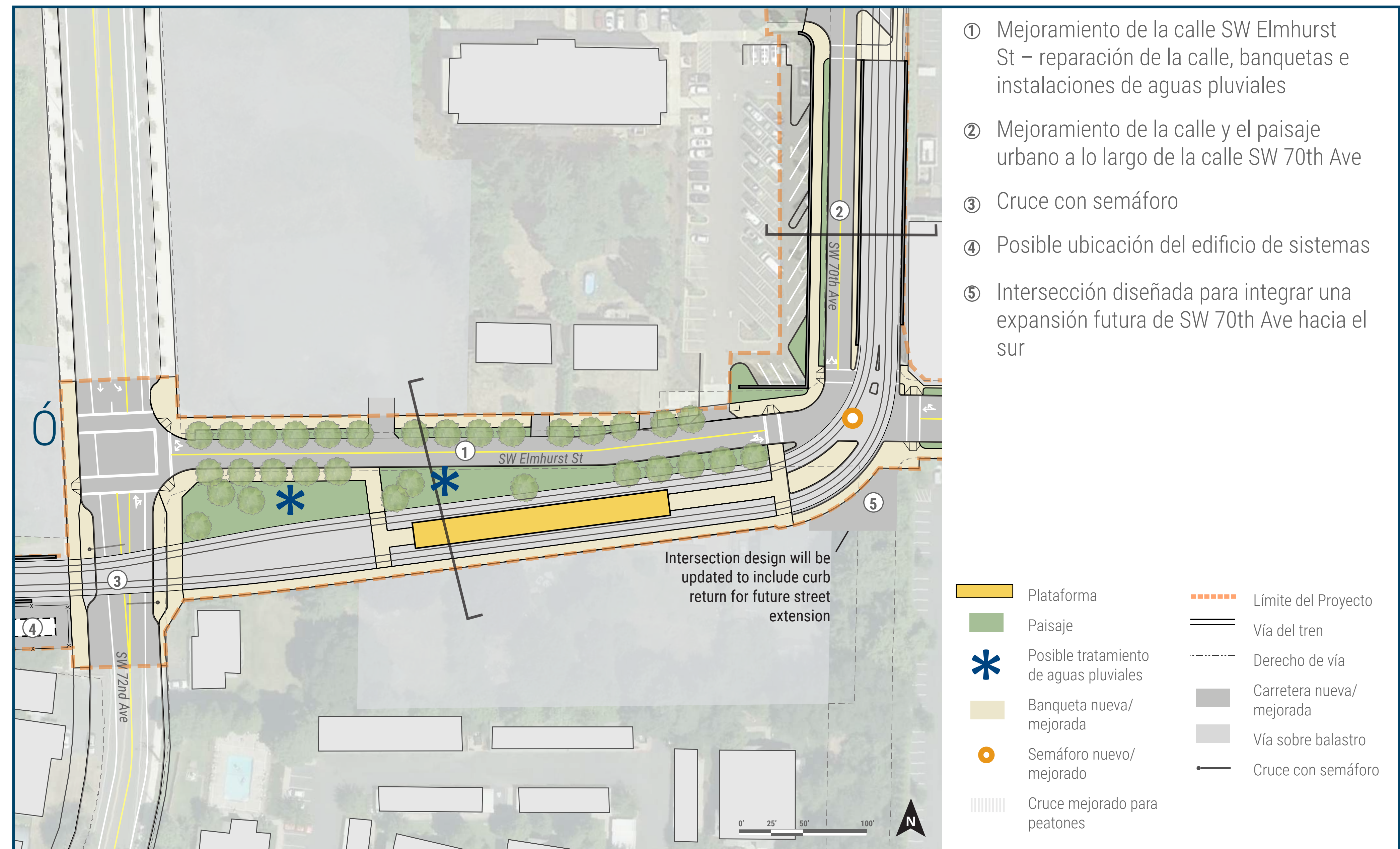


- Nuevo follaje de árboles a lo largo de la calle SW 70th Ave
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de SW Elmhurst St

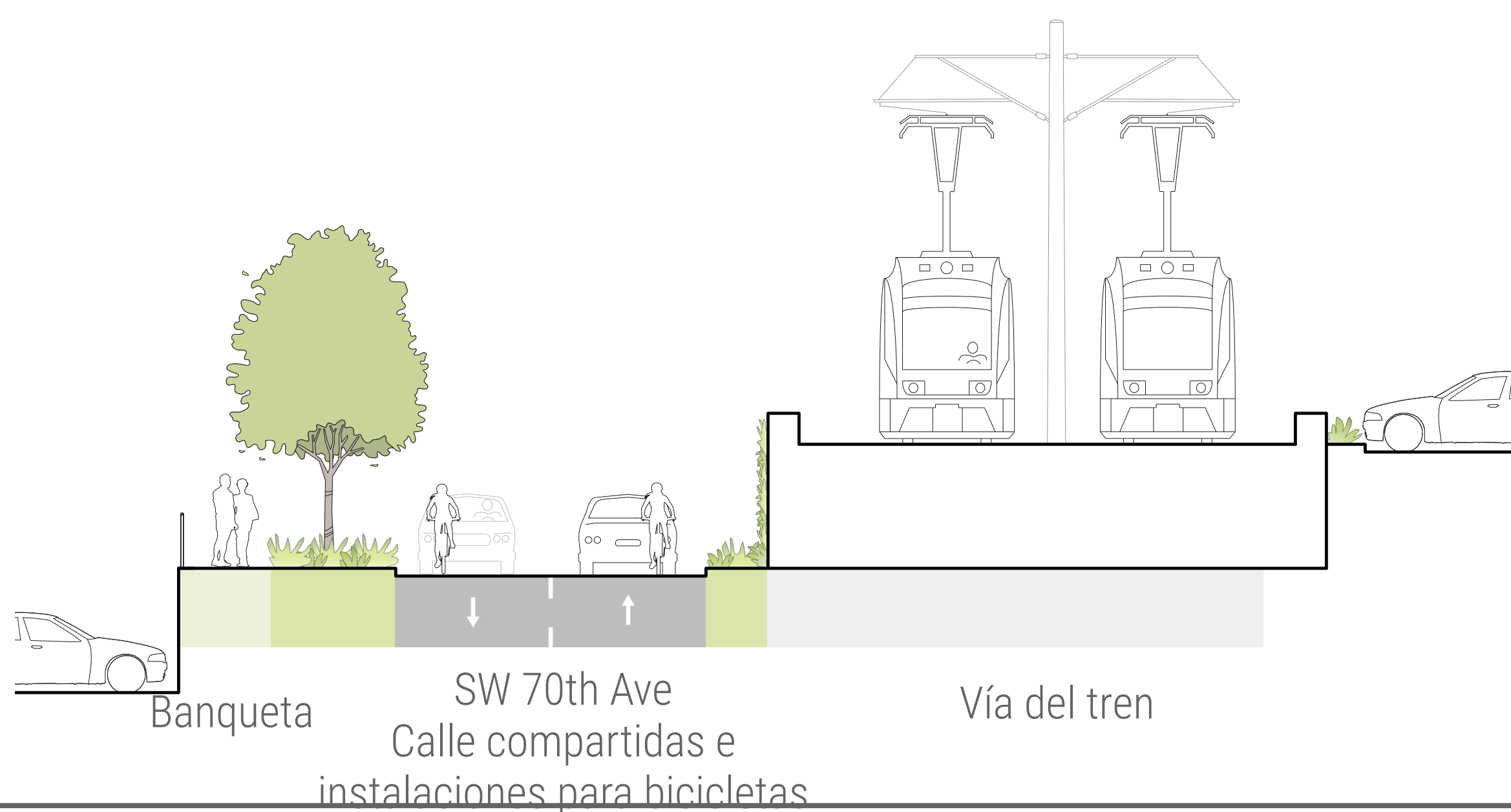
### ÁREA DE ESTACIÓN



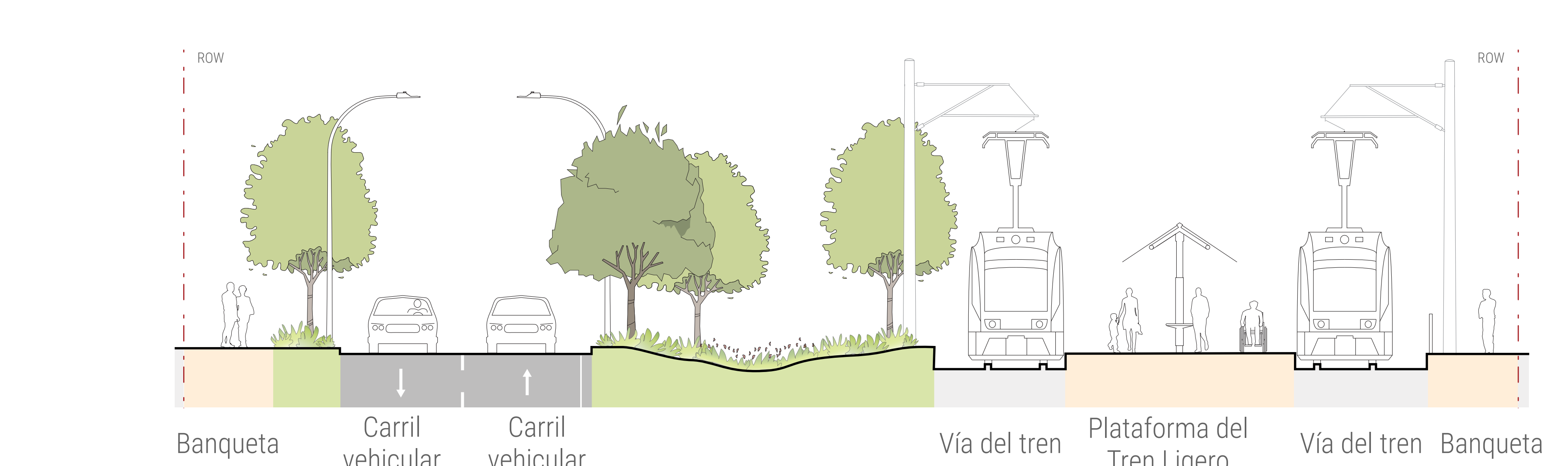
### PLAN FUNCIONAL



### SECCIÓN DETALLADA - 70TH AVE

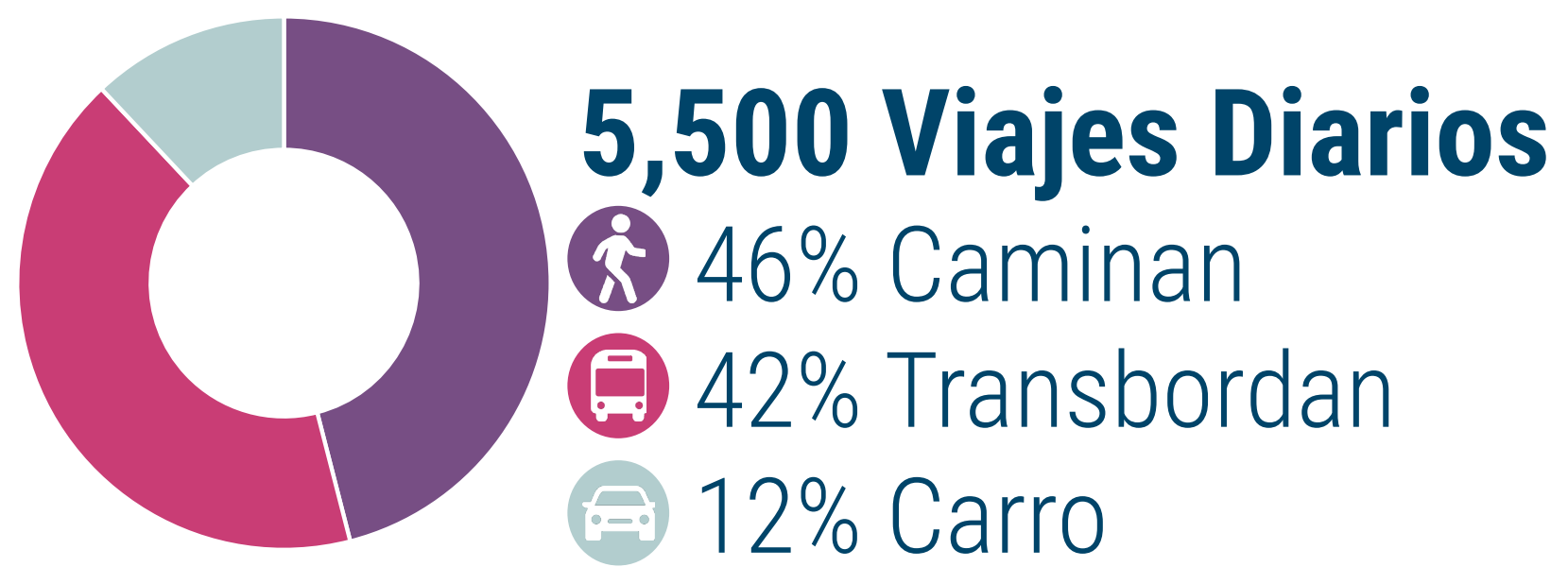


### SECCIÓN DETALLADA - ESTACION ELMHURST

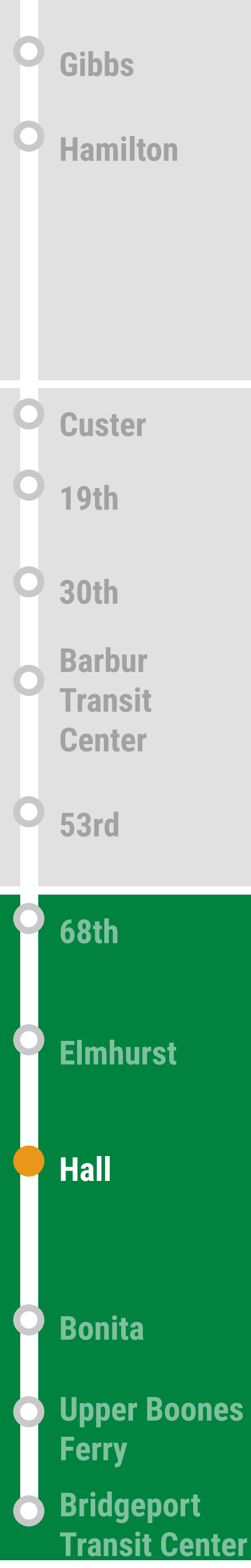




### PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



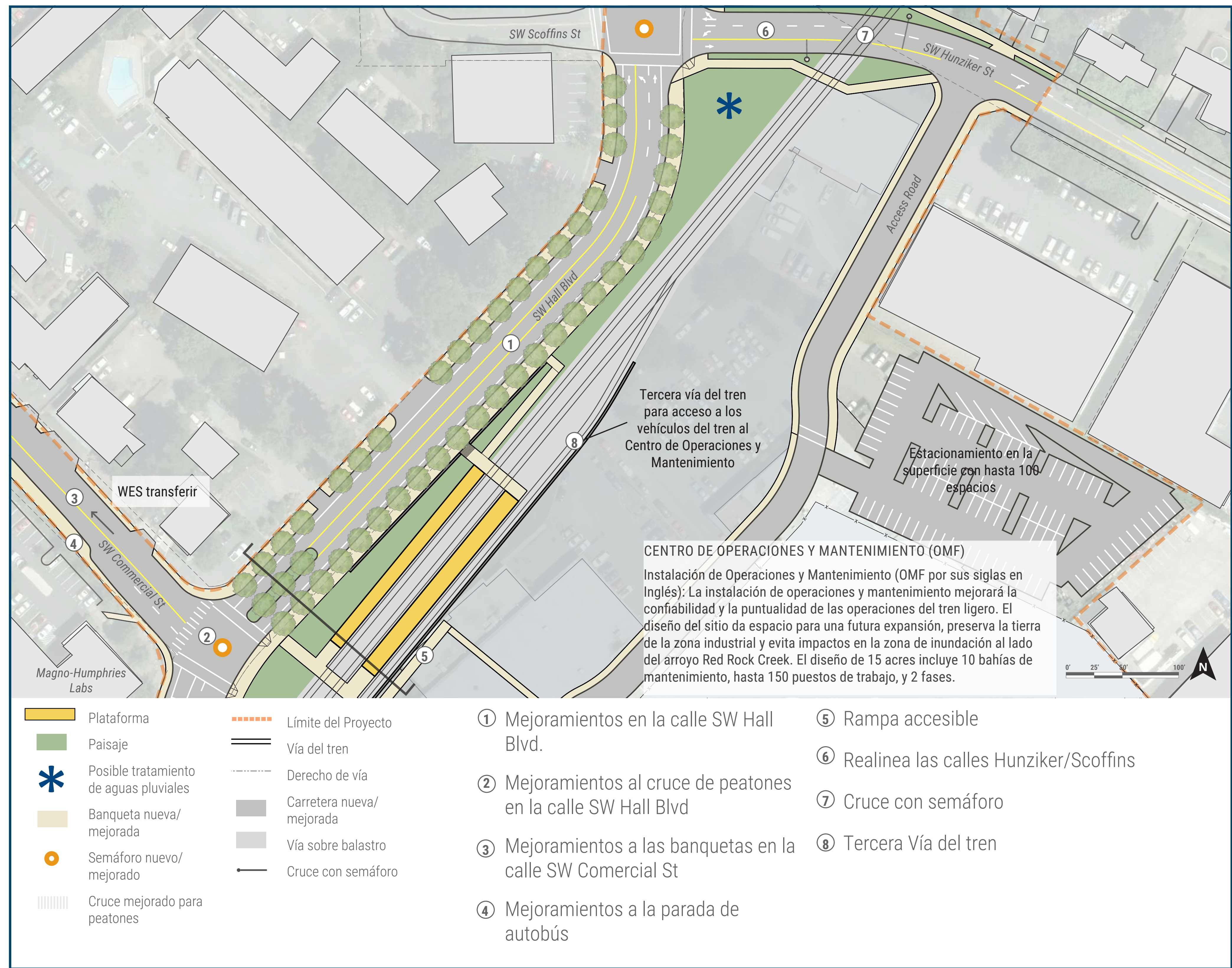
Fuente de información: Metro, 2019



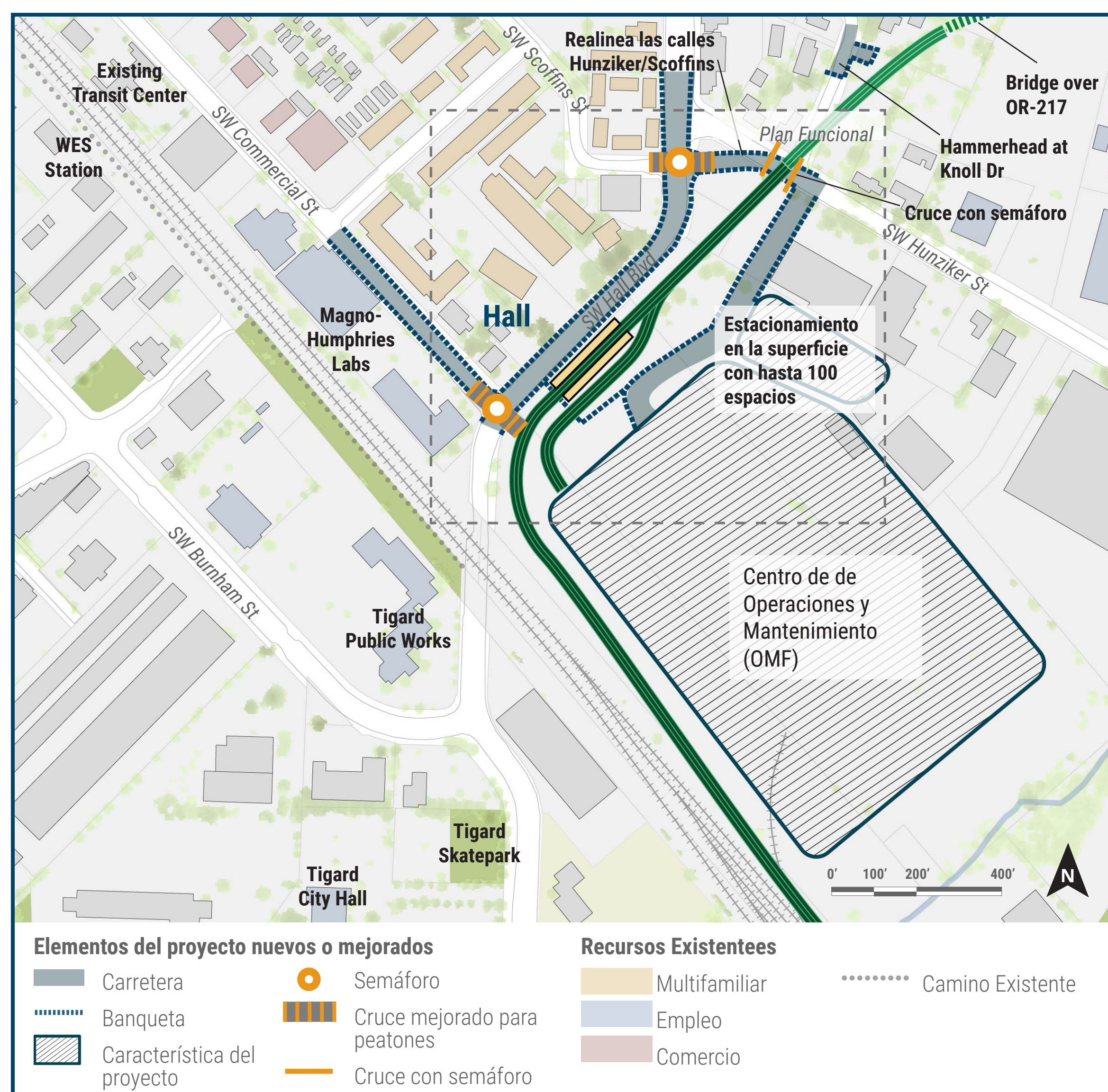
### BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Conexiones peatonales más seguras y fáciles a través de las calles SW Hall Blvd y SW Commercial St
- Acceso al Transit Center de Tigard y al WES
- Conexiones planeadas para conectar con el servicio de WES, el sistema de transporte del condado de Yamhill y las líneas de autobús de TriMet 1, 37, 76, 78, 89, 93, 94, 97
- La configuración de tres carriles proporciona acceso al tren ligero a la instalación de operaciones y mantenimiento
- Acceso al centro histórico de Tigard y a la municipalidad de Tigard
- Acceso a los caminos de Red Rock Creek y Fanno Creek
- Mejora la cobertura vegetal en la calle y el tratamiento de aguas pluviales a lo largo de la calle SW Hall Blvd.
- Preservación de la llanura de inundación y vistas a la ciénaga de Knez

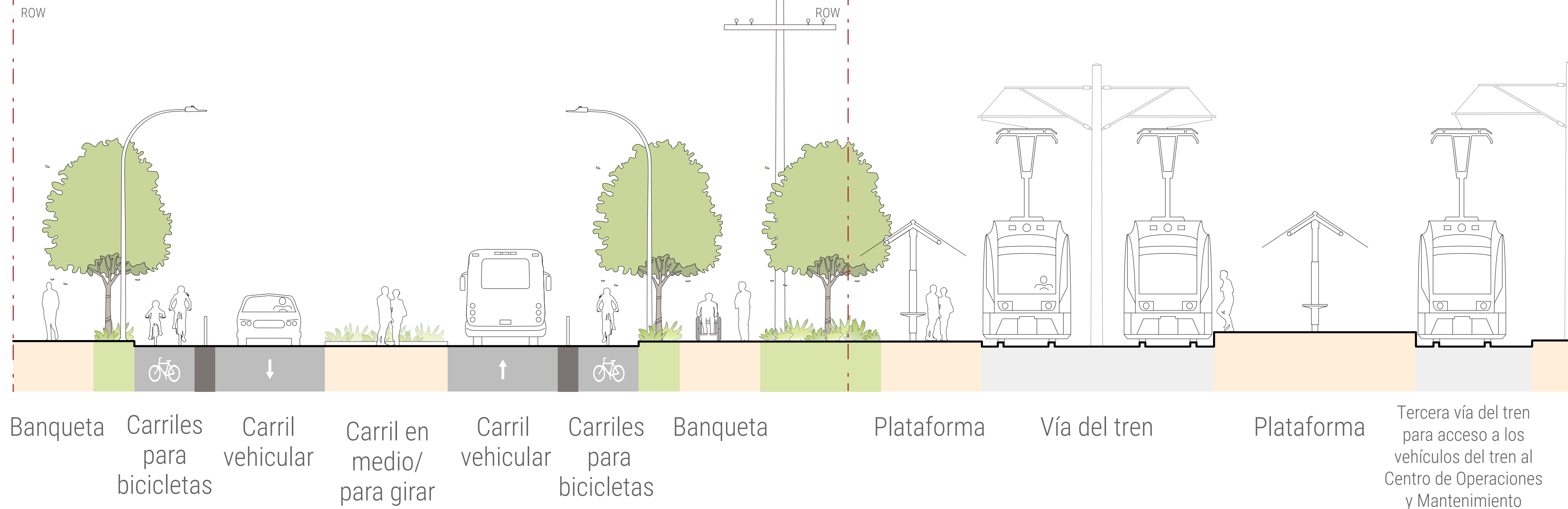
### PLAN FUNCIONAL



### ÁREA DE ESTACIÓN

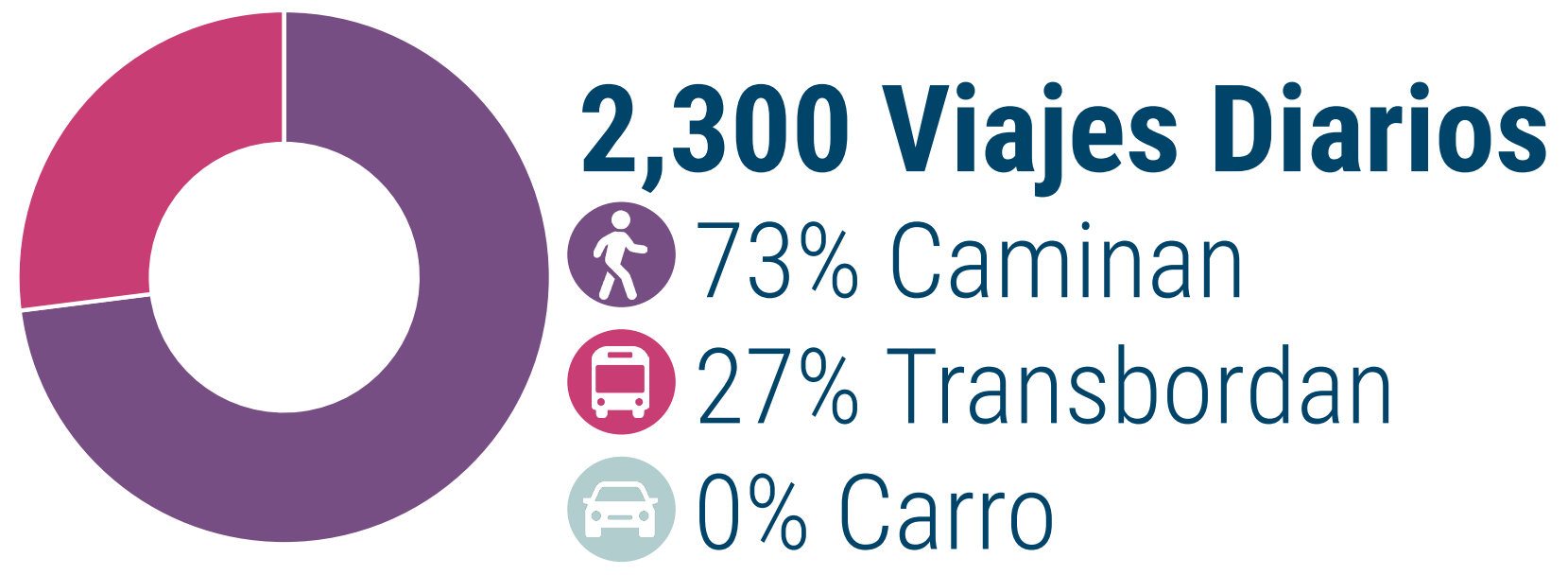


### SECCIÓN DETALLADA

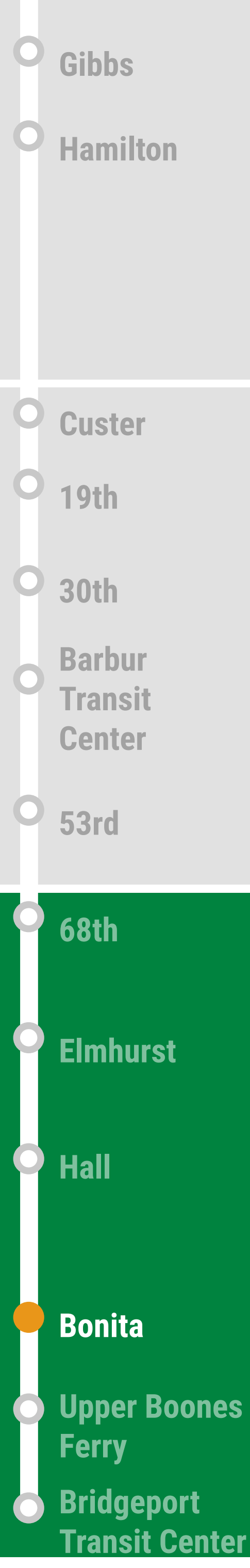




## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



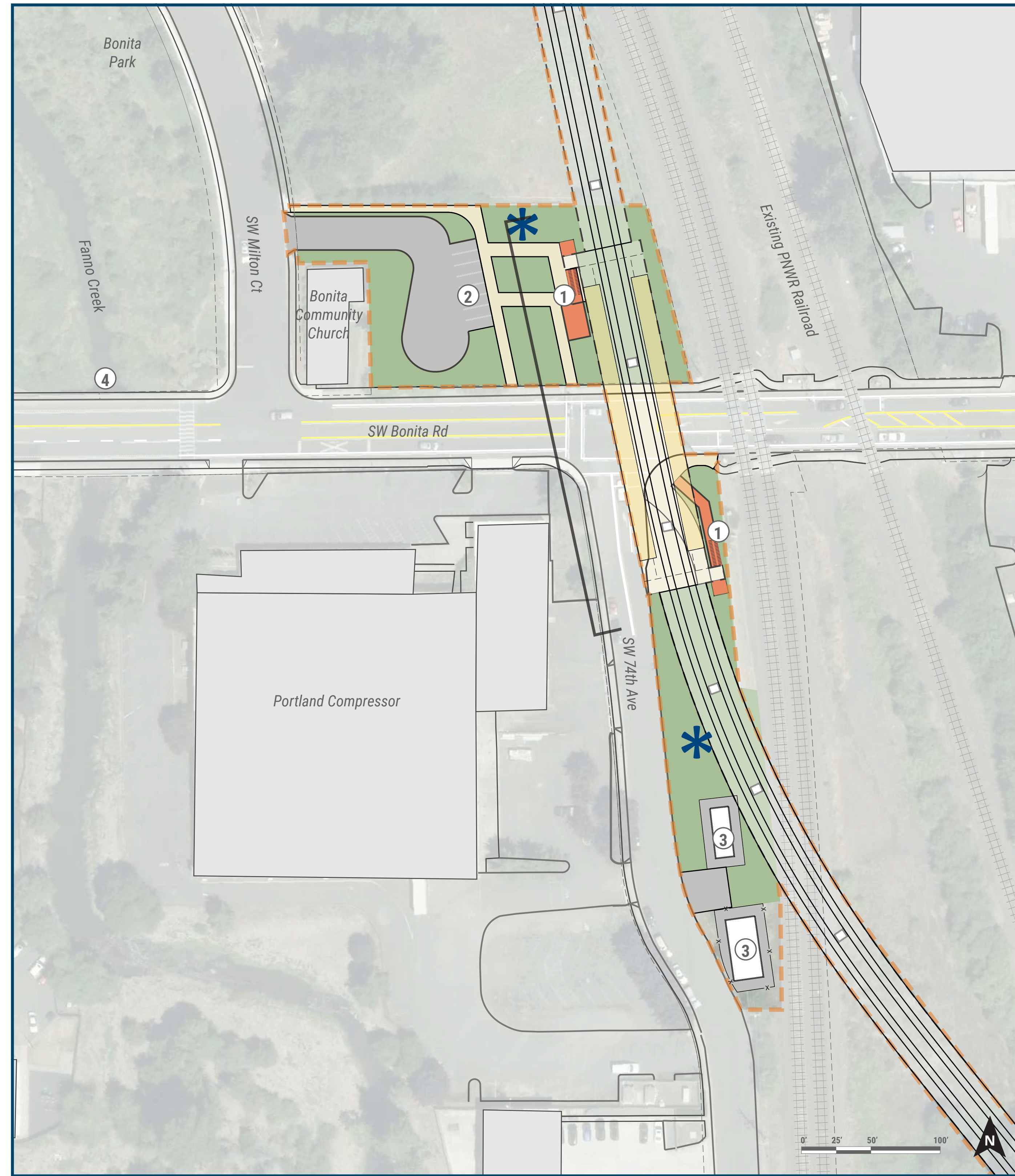
Fuente de información: Metro, 2019



## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Conexiones al camino existente de Fanno Creek para personas que andan a pie y en bicicletas con planes de extender
- Elevado sobre calle SW Bonita Rd, la ubicación visible de la estación evita la interrupción de los negocios cercanos, las vías de ferrocarril existente, y el tráfico en las carreteras
- Conexiones planeadas para las líneas de autobuses 37 y 97
- Proporciona acceso al vecindario de Bonita y a la calle SW Durham Rd. y el centro industrial y de empleos
- Proporciona acceso al Parque Bonita, y las áreas naturales a lo largo de Fanno y Ball Creeks
- Situado junto a la extensión prevista del Sistema regional de caminos de Fanno Creek
- Sirve a diversas comunidades residenciales al oeste y empleos industriales al este
- Mejora la cobertura vegetal de la calle en el área de la estación

## PLAN FUNCIONAL

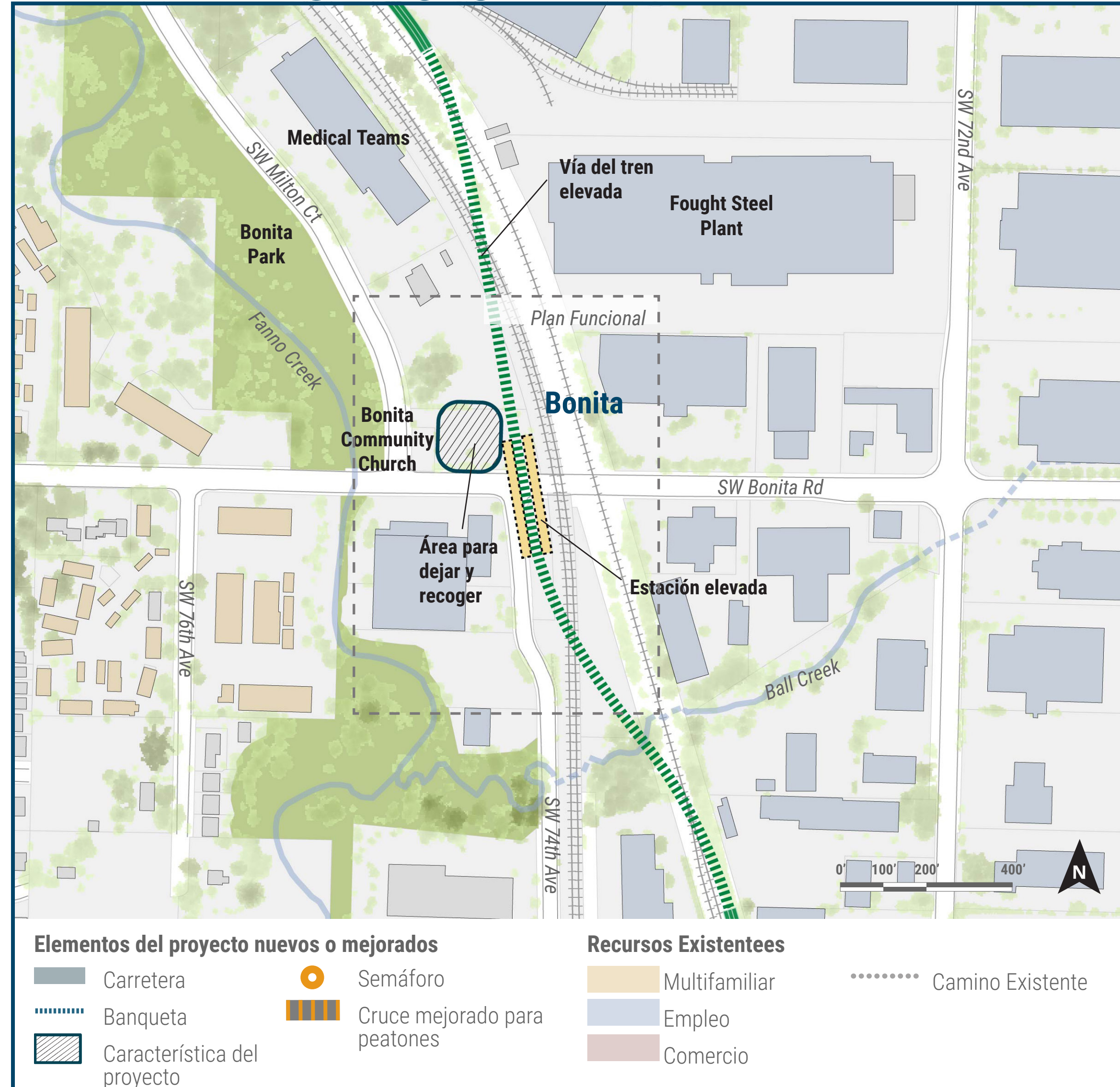


- 1 Estación elevada: plataformas laterales con ascensores y escaleras de acceso
- 2 Área para dejar y recoger
- 3 Posible ubicación del edificio de sistemas
- 4 Acceso cercano al camino existente de Fanno Creek

Nota: La ubicación de la estación es preliminar y se finalizará en desarrollo del proyecto.

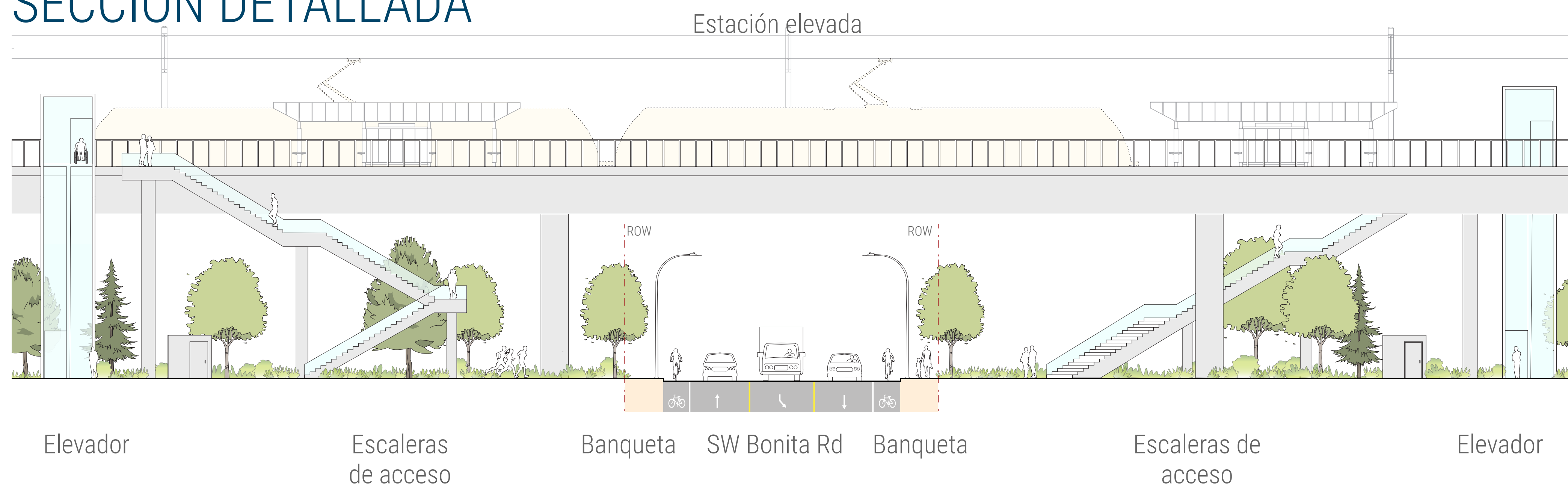
- Plataforma
- Paisaje
- Possible tratamiento de aguas pluviales
- Banqueta nueva/mejorada
- Semáforo nuevo/mejorado
- Cruce mejorado para peatones
- Limite del Proyecto
- Vía del tren
- Derecho de vía
- Carretera nueva/mejorada
- Vía sobre balastro

## ÁREA DE ESTACIÓN



- |  |                            |
|--|----------------------------|
| <b>Elementos del proyecto nuevos o mejorados</b> | <b>Recursos Existentes</b> |
| Carretera  | Multifamiliar              |
| Banqueta   | Empleo                     |
| Característica del proyecto                      | Comercio                   |
| Semáforo   | Camino Existente           |
| Cruce mejorado para peatones                     |                            |

## SECCIÓN DETALLADA





## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



Fuente de información: Metro, 2019



## ESTACION UPPER BOONES FERRY

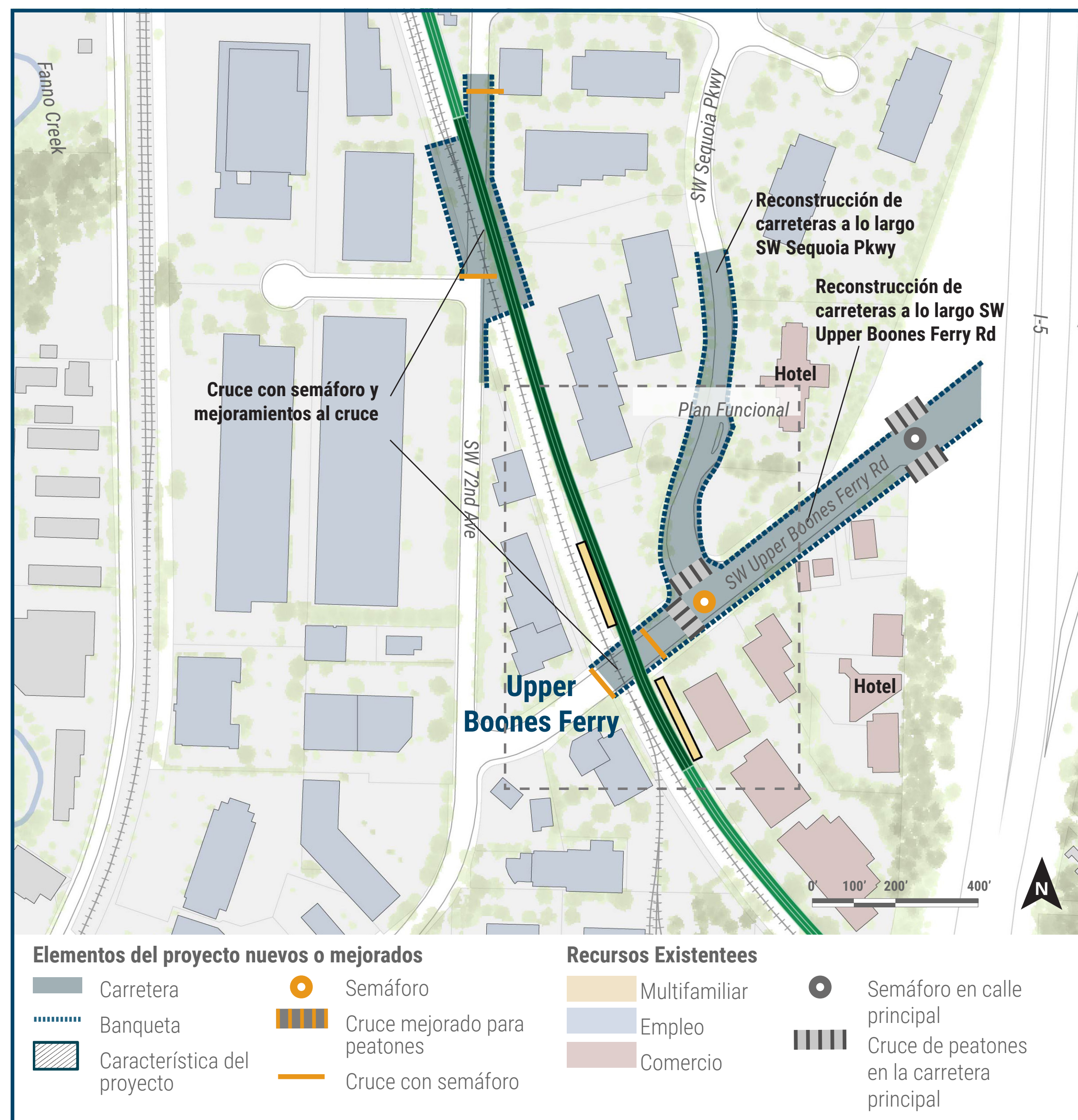
## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Cruces más seguros para peatones en la calle SW 72nd Ave y en las vías del ferrocarril en la carretera Upper Boones Ferry
- Conexiones planeadas para la línea de autobús 97
- Proporciona acceso a las oficinas de Durham Road y centro de empleo industrial
- Tratamiento de aguas pluviales en la zona de la estación

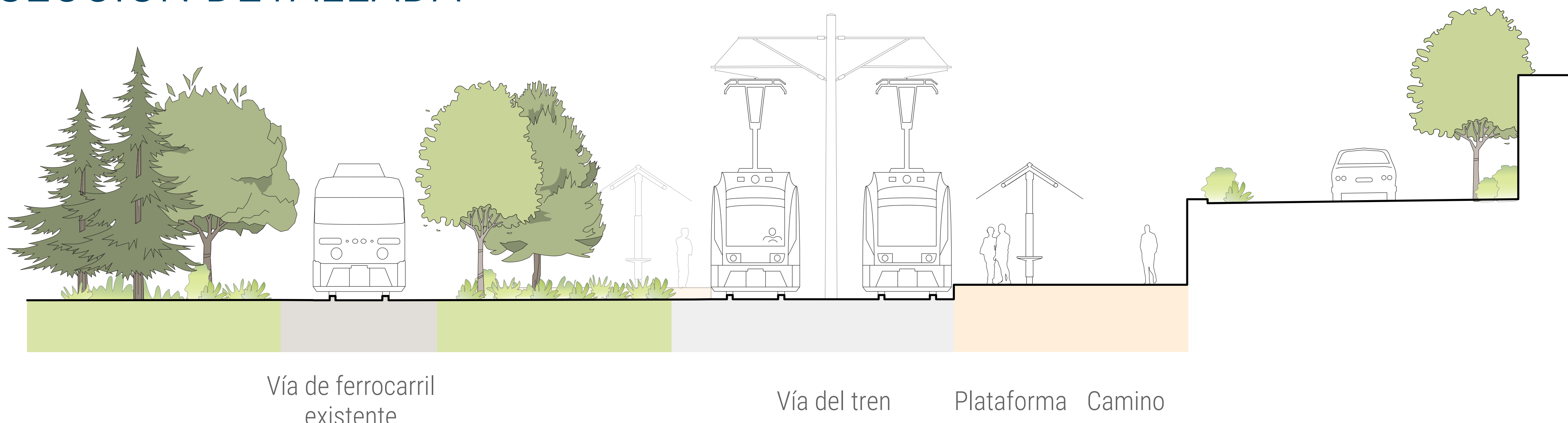
## PLAN FUNCIONAL



## ÁREA DE ESTACIÓN

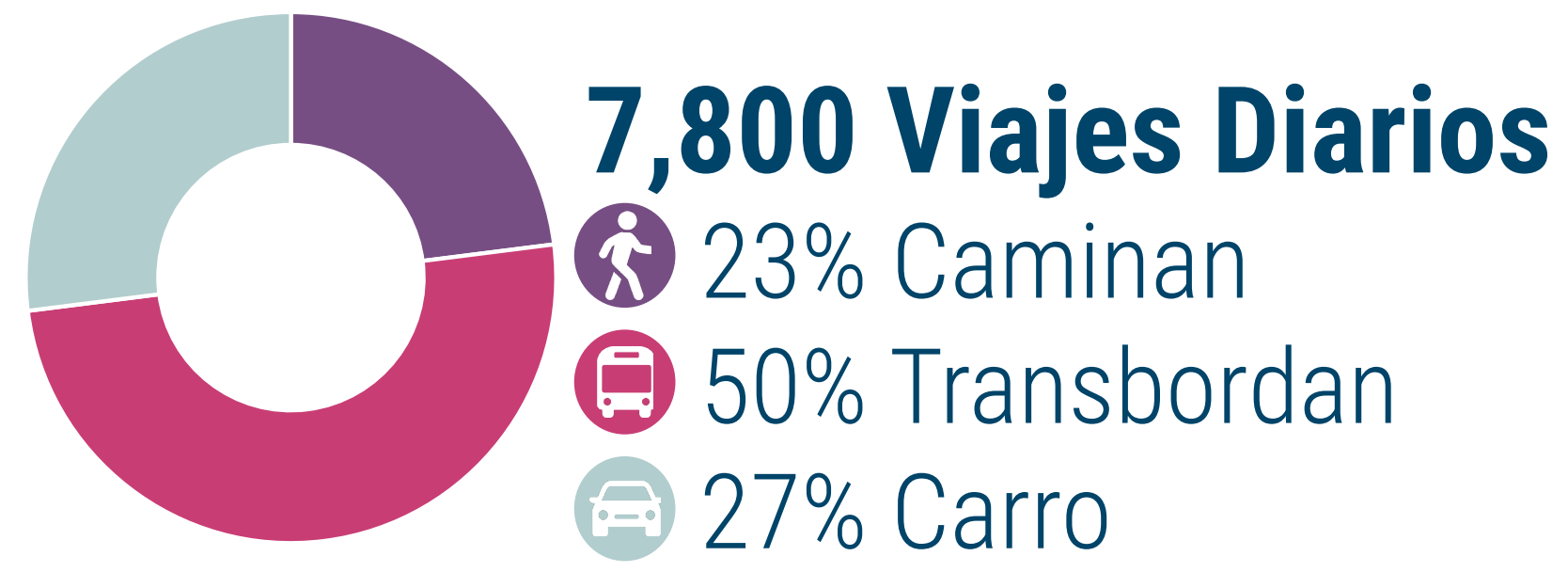


## SECCIÓN DETALLADA

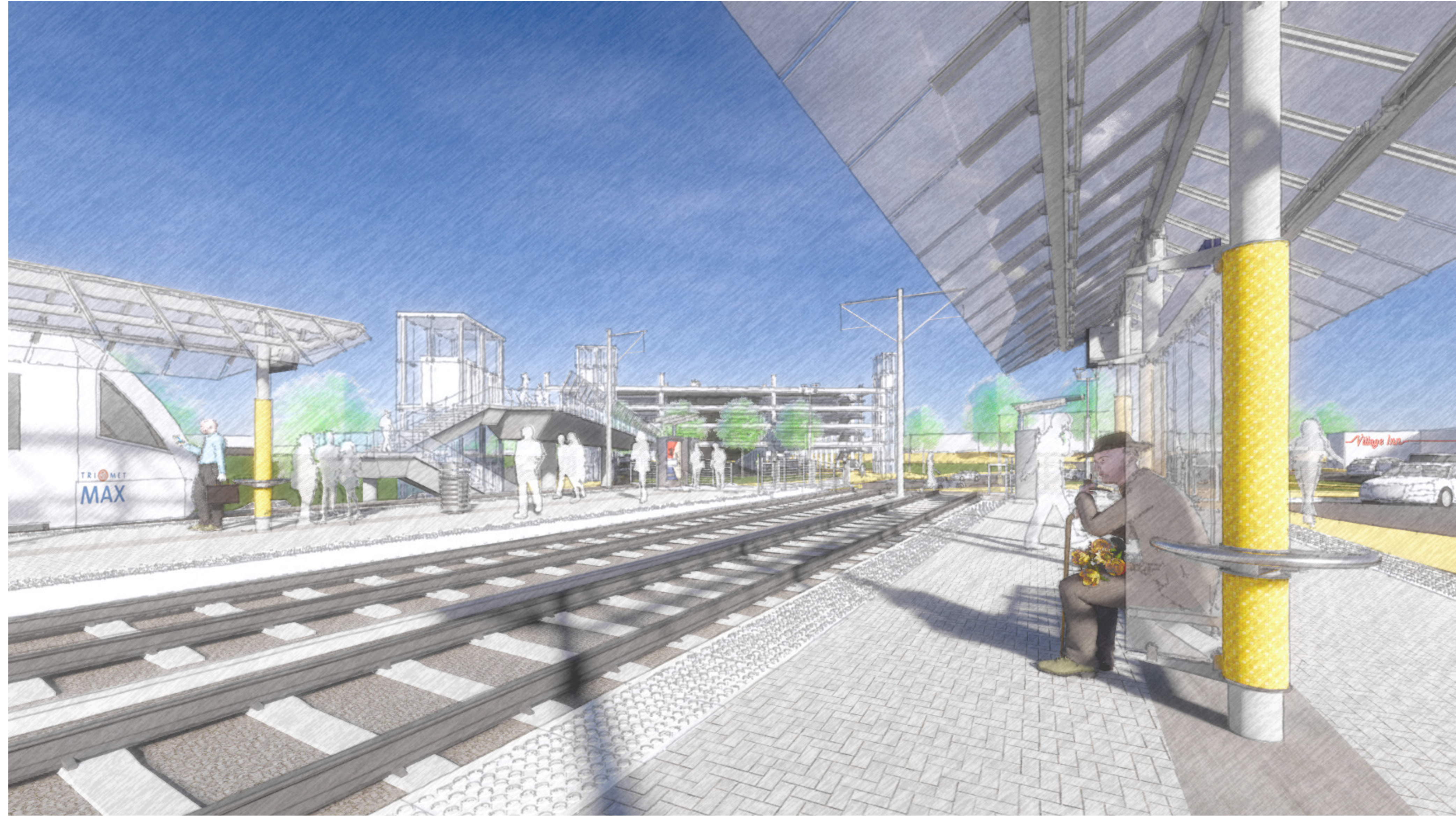




## PASAJEROS EN EL 2035 PARA ESTA ESTACION



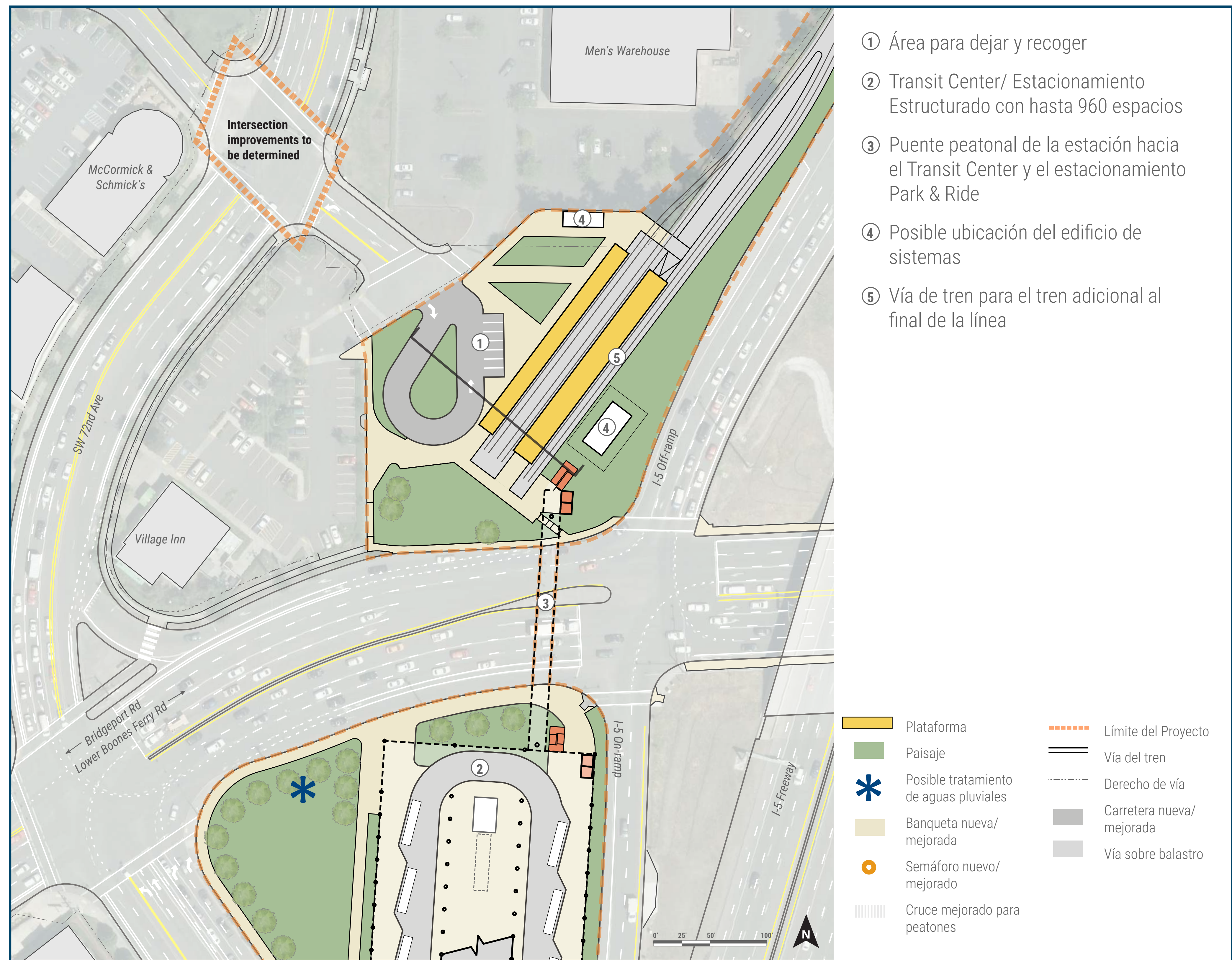
Fuente de información: Metro, 2019



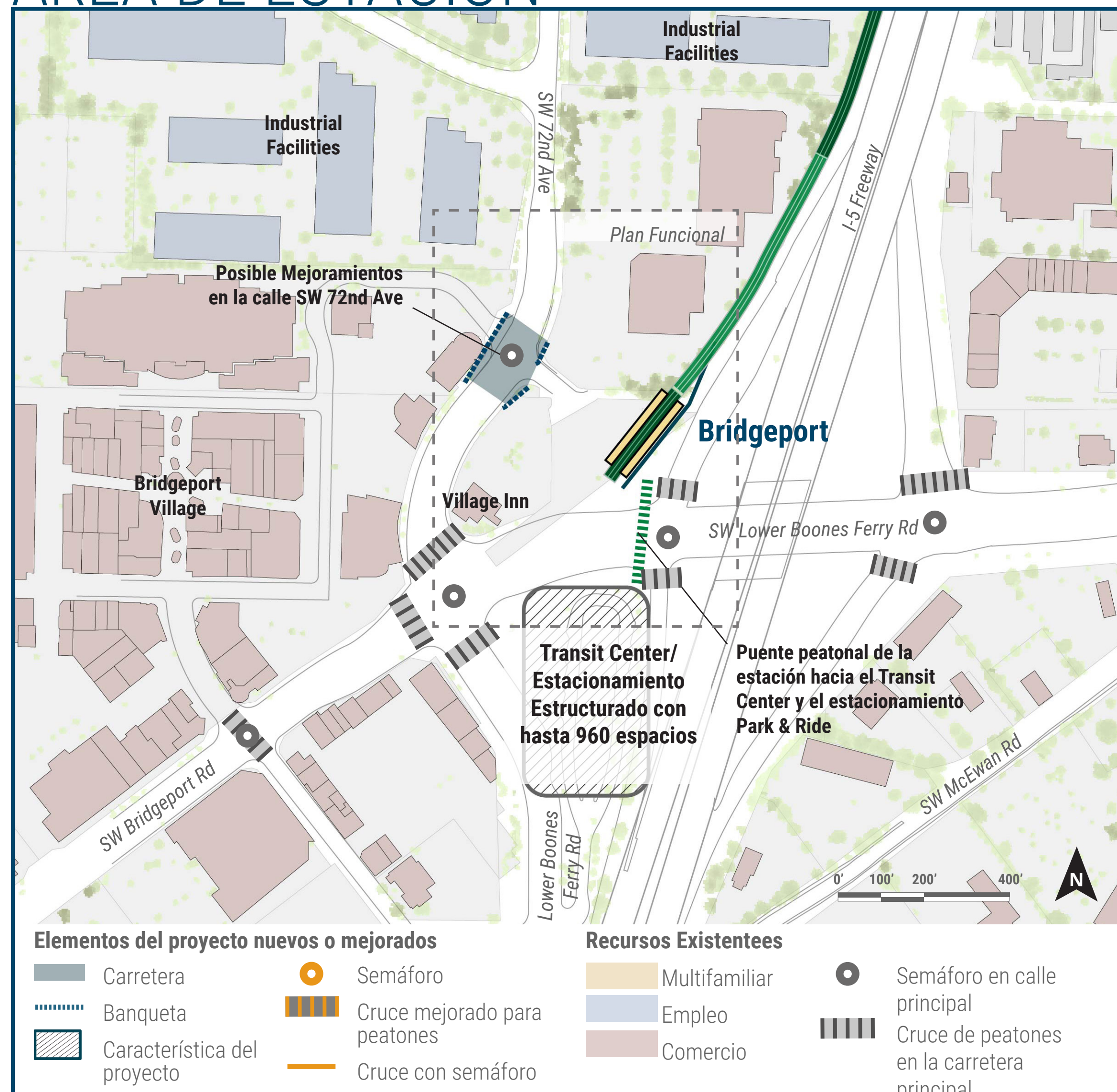
## BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Park & Ride provides parking for people riding light rail and bus
- Proporciona acceso peatonal más seguro a través de la Avenida 72 del SW y de la Lower Boones Ferry Rd.
- Conexiones planeadas a las líneas de autobús TriMet 36, 76, 96, 97 y la línea de autobús SMART
- Acceso a la ciudad de Durham, al vecindario de Bryant y al centro comercial Bridgeport Village
- Proporciona acceso al Parque de la Ciudad de Durham, al Parque de la ciudad Heron Grove y Tualatin Greenway
- Mejora la cobertura vegetal de la calle y el tratamiento de aguas pluviales

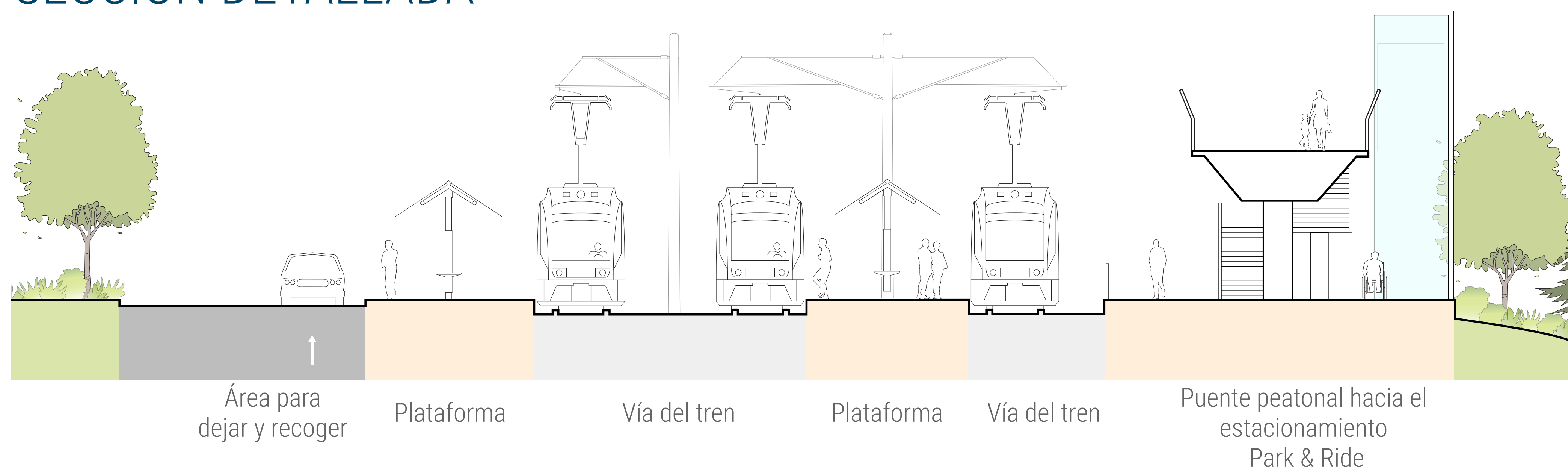
## PLAN FUNCIONAL



## ÁREA DE ESTACIÓN



## SECCIÓN DETALLADA





## CALENDARIO DEL PROYECTO

¡Estamos aquí!

2011-2018



**PLAN**

Se desarrolla una estrategia de inversión compartida a través de esfuerzos de coordinación, con planificación local y actividades para difundir la información.

Se publica la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS por sus siglas en inglés) y es distribuido para el comentario público. El reporte identifica los temas afectados y las maneras de como el equipo de diseño necesita mejorar los impactos.

2018-2020



**DISEÑO**

El diseño del proyecto es avanzado al 30 por ciento y es detallado en el Informe de Diseño Conceptual (CDR por sus siglas en inglés).

Los impactos del proyecto son actualizados y se publican en la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS por sus siglas en inglés).

Los costos iniciales del proyecto se ajustan, y se asegura el 30 por ciento del financiamiento local.

2020-2022



**INGENIERÍA**

El refinamiento de diseño incluye la ubicación y el diseño de la estación, y el diseño del proyecto es avanzado a 100 por ciento.

Toda la financiación local está asegurada. Se empieza la adquisición de propiedades y la deconstrucción del proyecto.

2022-2027



**CONSTRUCCIÓN**

Con el acuerdo de subsidio finalizado de la Administración Federal de Transporte, se inicia la construcción, pruebas, y entrenamiento, se espera que el servicio inicie en el 2027.

## ¿QUÉ SIGUE?



### Diseño de la estación

- El proyecto continuará desarrollando las piezas del diseño urbano en las áreas de las estaciones a lo largo de la ruta.
- El objetivo es seguir los temas sugeridos por el reporte del Diseño Conceptual, identificar las oportunidades para el Diseño Final, coordinar los esfuerzos de planificación con las autoridades locales, y diseñar la estación con elementos apropiados para cada estación.



### Acceso a la estación

- La integración completa para el acceso a ciclistas y peatones está todavía en proceso para cada estación.
- Seguirá habiendo reuniones con grupos de ciclistas y peatones interesados para finalizar los planes de mejoramiento.
- Se buscarán alianzas con compañías de bicicletas y patinetes eléctricos entre otros, para ampliar las opciones de micro-movilidad a todo el Corredor Suroeste.



### Revisiones de diseño y planificación

- Un gran grupo de autoridades, agencias y comisiones locales, junto con las sugerencias de la comunidad, revisará el borrador del Informe de Diseño Conceptual y se le pedirá que proporcionen información sobre el diseño del proyecto.



### Talleres de diseño urbano: Estructuras Principales

- Talleres de Diseño que se concentrarán en las estructuras principales a lo largo de la ruta avanzarán el trabajo del diseño de acuerdo con los objetivos y expectativas de la comunidad.



### Planificación del transporte/ruta de autobuses

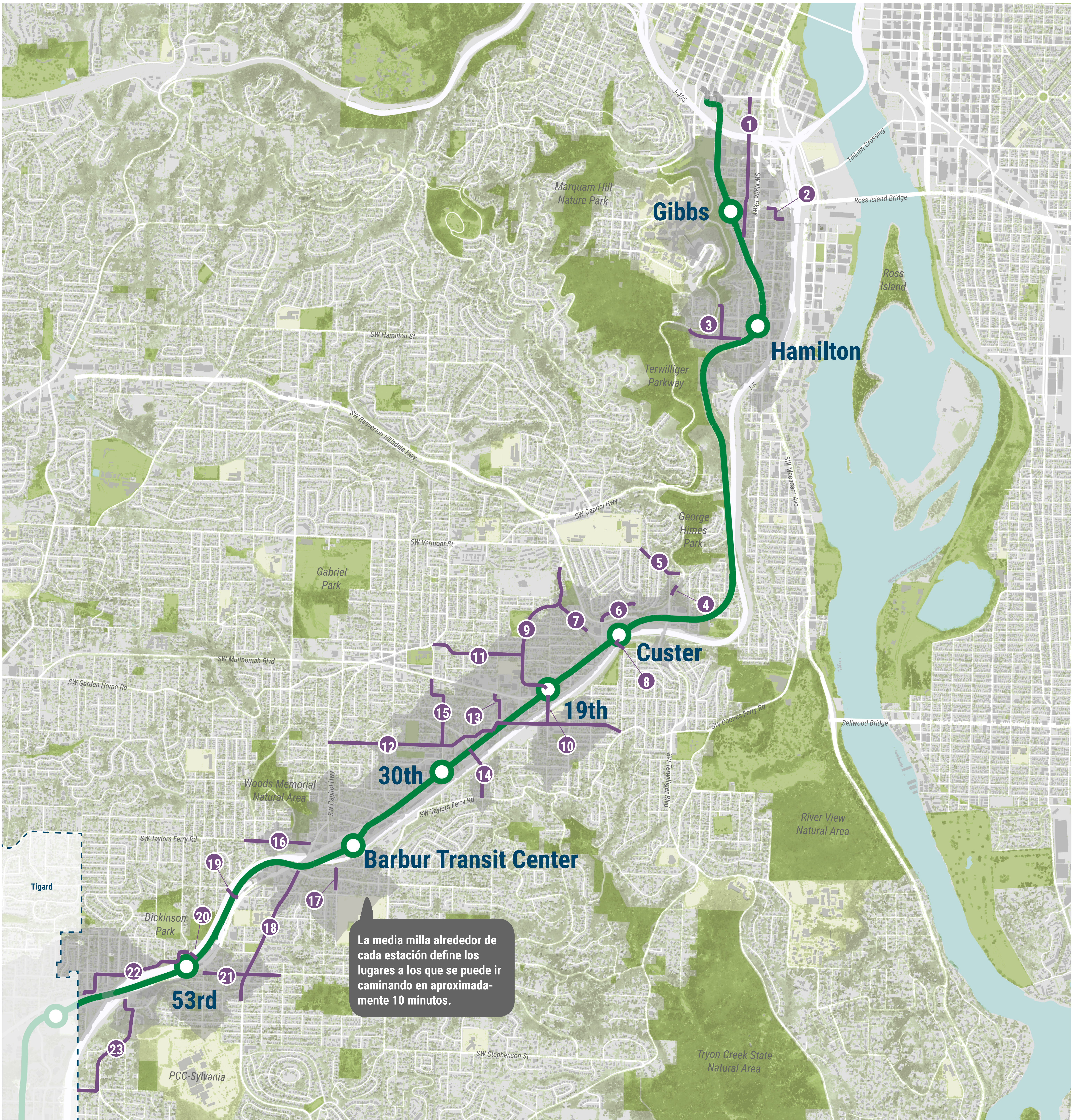
- Con la apertura de una nueva línea de tren ligero, TriMet típicamente hace ajustes en la circulación de la red de autobuses para mejorar la conducción y la eficiencia del servicio, y complementar el servicio con la agregación del tren ligero.



### Actividad de construcción

- La construcción es dividida en reubicación de las utilidades privadas a finales del 2021, la etapa inicial de construcción de las estructuras y utilidades en la primavera del 2022, y los trabajos principales de vías, mejoramientos civiles, y elementos de la estación a partir del otoño del 2022.
- El proyecto se compromete a disminuir el disturbio causado por la construcción, y busca mantener comunicación con la comunidad en la preparación de los calendarios y la secuencia de construcción.





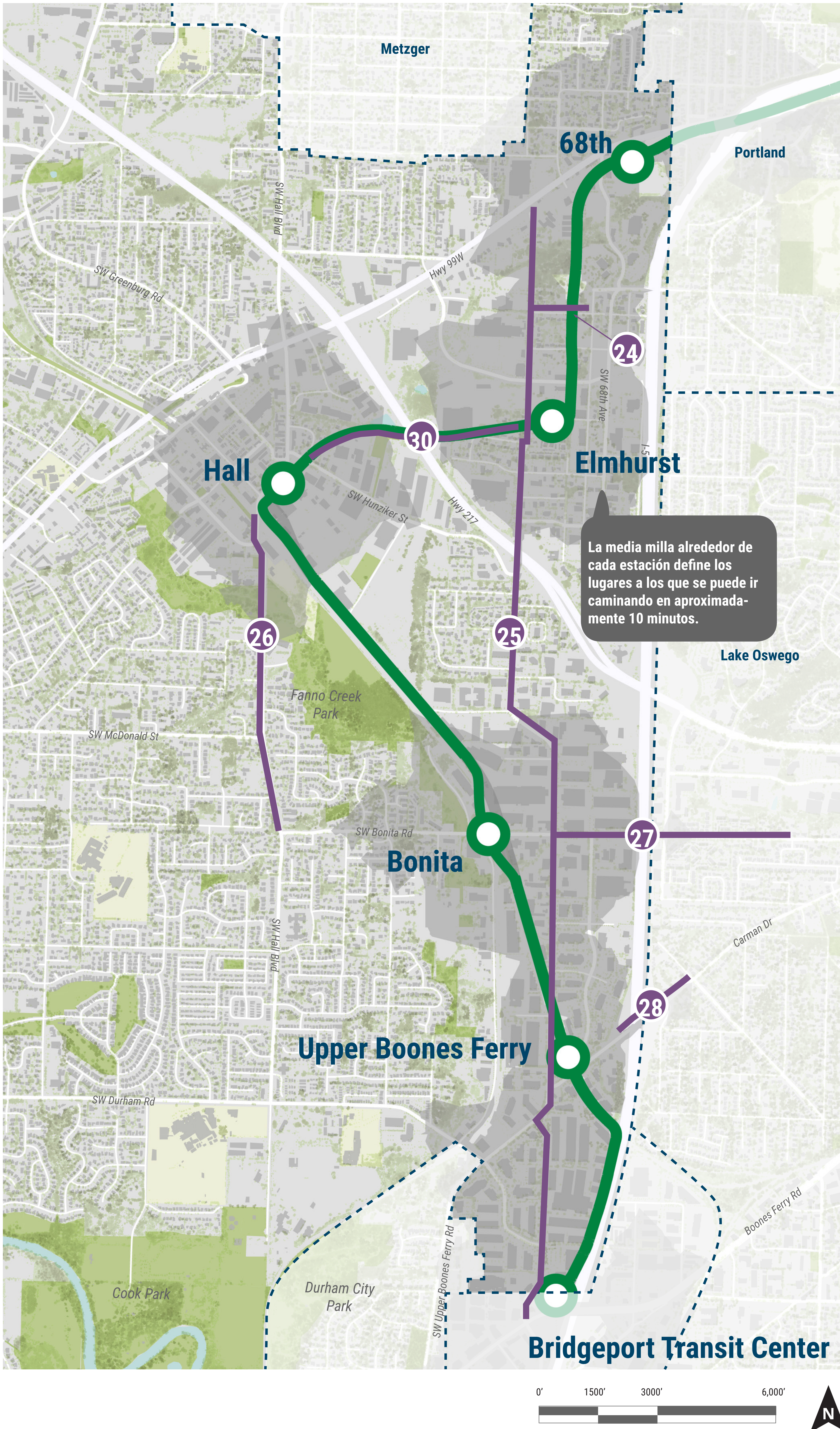
## Proyectos de acceso a las estaciones

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p><b>1</b> Carriles para Bicicletas en la calle 1st Ave</p> <p><b>2</b> Carriles para Bicicletas en la calle Grover</p> <p><b>3</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle Hamilton</p> <p><b>4</b> Carriles para Bicicletas en la calle Terwilliger</p> <p><b>5</b> Carriles para Bicicletas en la calle Chestnut</p> <p><b>6</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle 13th</p> <p><b>7</b> Banquetas en la calle Custer</p> | <p><b>8</b> Puente con banquetas y carriles para bicicletas en la calle Custer</p> <p><b>9</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en Capitol Hill</p> <p><b>10</b> Carriles para Bicicletas en la calle 19th</p> <p><b>11</b> Carriles para Bicicletas en la calle Troy</p> <p><b>12</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en las calles Spring Garden &amp; Dolph</p> <p><b>13</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle 24th</p> <p><b>14</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle 26th</p> | <p><b>15</b> Banquetas en la calle 30th</p> <p><b>16</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle Taylors Ferry</p> <p><b>17</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle 40th</p> <p><b>18</b> Banquetas &amp; Carriles para Bicicletas en la calle Capitol</p> <p><b>19</b> Puente con banquetas y carriles para bicicletas en la calle Luradel</p> <p><b>20</b> Puente con banquetas y carriles para bicicletas en la calle 53rd</p> <p><b>21</b> Banquetas and Carriles para Bicicletas en la calle Pomona</p> | <p><b>22</b> Banquetas Carriles para Bicicletas en la calle Pasadena</p> <p><b>23</b> Conexión de la calle Barbur y el colegio PCC al Triangulo de Tigard</p> |
|--|---|--|---|

Nota: Los números de proyecto corresponden a la identificación de proyectos en la Declaración de Impacto Ambiental





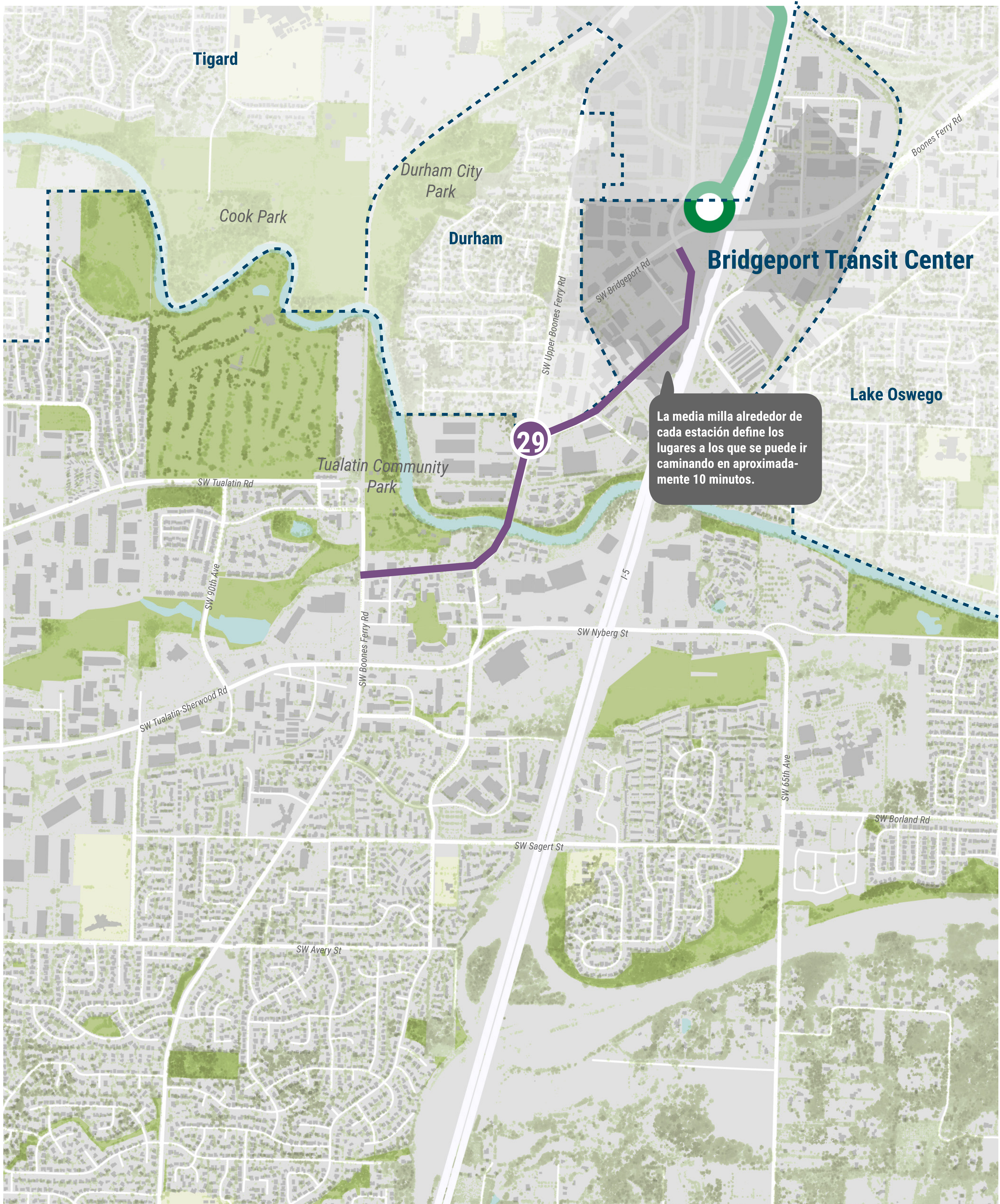


## Proyectos de acceso a las estaciones

- 24 Banquetas en la calle Baylor
- 25 Banquetas & Carriles para Bicicletas en la calle 72nd
- 26 Banquetas en la calle Hall
- 27 Banquetas & Carriles para Bicicletas en la calle Bonita
- 28 Banquetas & Carriles para Bicicletas en la calle Carman Carman Sidewalks & Bikeway
- 30 Puente con banquetas y carriles para bicicletas en la carretera Hwy 217

Nota: Los números de proyecto corresponden a la identificación de proyectos en la Declaración de Impacto Ambiental



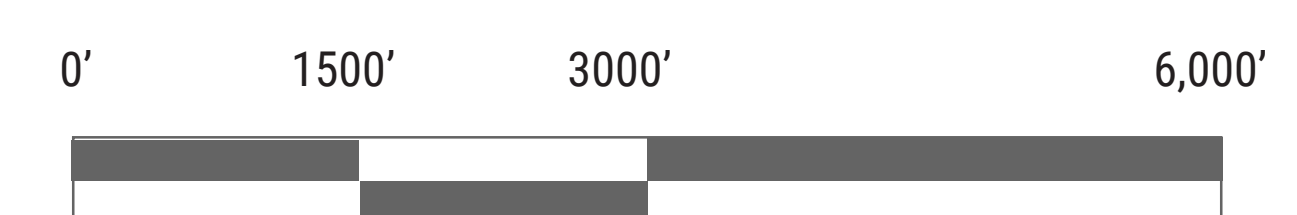


La media milla alrededor de cada estación define los lugares a los que se puede ir caminando en aproximadamente 10 minutos.

## Proyectos de acceso a las estaciones

- 29 Carriles para Bicicletas en la calle Lower Boones Ferry & Boones Ferry

Nota: Los números de proyecto corresponden a la identificación de proyectos en la Declaración de Impacto Ambiental





Explora los diseños del proyecto de  
MAX en el Corredor Suroeste!

Máندانos tus comentarios a:  
[agostoa@trimet.org](mailto:agostoa@trimet.org)

O déjanos un mensaje al:  
**503-962-2150**