



30% Design Presentation
April 20, 2020



Presentación de 30% de diseño

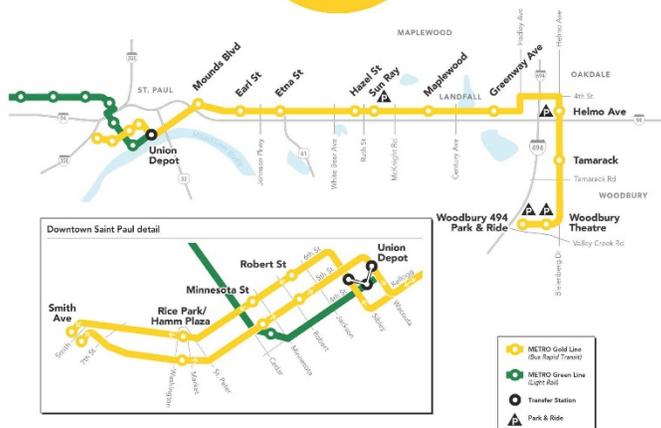
Transcripción de video en español

A new transit line that will connect the East Metro and Saint Paul

Ten-mile route through Saint Paul, Maplewood, Landfall, Oakdale and Woodbury

Twenty-one new stations between downtown Saint Paul and Woodbury

Bus-only lanes constructed north of I-94



Hola. Me llamo Liz Jones y soy la Coordinadora de programas de difusión de información para la comunidad del Proyecto METRO Gold Line Bus Rapid Transit (Transporte Rápido en Autobús de la Línea Dorada de METRO) y voy a repasar los planos de diseño actualizados al 30%.

Así es que ahora voy a pagar la cámara para que podamos concentrarnos en la presentación. Está bien, para que vayamos adelantando un poquito, quiero simplemente darles una perspectiva general breve sobre lo que trata el proyecto.

Bueno, el proyecto de la Línea Dorada es un proyecto de transporte rápido en autobús que circulará desde el centro de Saint Paul a través del East Side de Saint Paul y Maplewood, Landfall, Oakdale y Woodbury. Circularemos por esas ciudades, así como por los condados de Ramsey y Washington.

Nosotros, la Línea Dorada tiene un recorrido de unas 10 millas en total. Estamos construyendo unas 21 estaciones nuevas y la Línea Dorada es un poco diferente a las otras líneas, las otras líneas de transporte rápido en autobús, ya que circularemos primordialmente sobre carriles de uso exclusivo para autobuses.

En el proyecto se tiene previsto que la construcción comience sobre el 2022, y el servicio en el 2024.

Minnesota's first Bus Rapid Transit (BRT) line that will operate primarily within exclusive bus-only lanes

-  Specialized buses
-  Frequent service: All-day; 10-15 min service
-  Operates seven days a week
-  Limited stops
-  Pay before you board
-  Uses bus-only lanes
-  More green light time
-  Stations with improved features



▲ BRT in bus-only lanes

Es caso de que no estén familiarizados con el transporte rápido en autobús, es algo diferente al autobús normal y corriente.

Bueno, pues, Metro Transit actualmente cuenta con otras cuantas líneas de transporte rápido en autobús que únicamente circulan en la carretera normal y corriente, la línea A. y la línea C, como mencioné, Línea Dorada, circulará mayoritariamente en sus propios carriles.

Para convertirlo en un servicio más eficiente de lo que ya lo es el servicio de transporte rápido en autobús

Así es que los autobuses tendrán un aspecto algo diferente.

[sic] casi como trenes que circulan sobre la carretera, uno paga antes de montarse, circula con más frecuencia, y las estaciones tienen más características que [las de] un autobús local normal y corriente. O sea, un tipo de servicio más eficiente, rápido y frecuente.

Smith Avenue & 5th Street/6th Street Stations



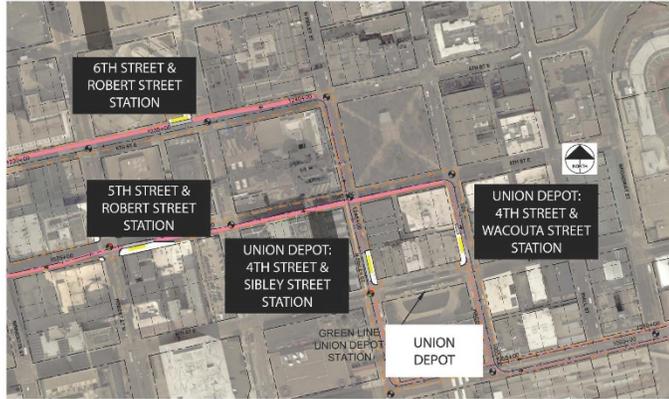
LEGEND			
BRT GUIDEWAY	BRIDGE/UNDERPASS	RETAINING WALL	CONSTRUCTION LIMITS
BRT IN MIXED TRAFFIC	MEDIAN	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE	EXISTING RIGHT OF WAY
STATION PLATFORM	PARK AND RIDE	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE	EXISTING PROPERTY LINE
SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON	EXISTING GREEN LINE ROUTE	PROPOSED SIGNAL SYSTEM	PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE
ROADWAY	PROPOSED NOISE WALL	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM	

Entonces, con salida desde el centro de Saint Paul.

La salida de la Línea Dorada estará en el Centro de Transporte de Smith Avenue el cual se encuentra justo al lado del Xcel Energy Center.

Y entonces la Línea Dorada circulará por la 5th y la 6th Street. Esas son de un solo sentido en cada dirección.

5th Street/6th Street & Robert Street Stations and Union Depot Stations: 4th Street & Sibley Street/Wacouta Street

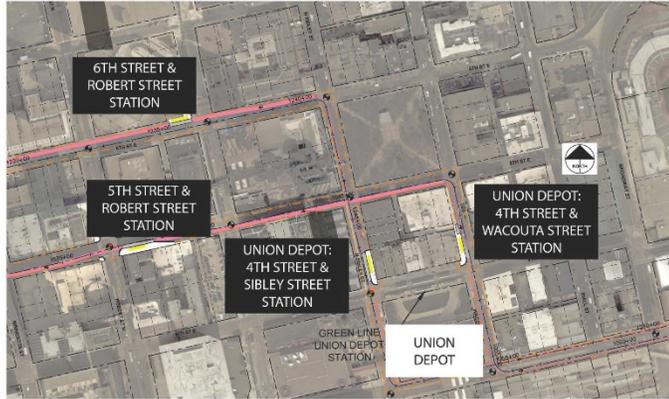


LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		EXISTING GREEN LINE ROUTE
	ROADWAY		PROPOSED NOISE WALL
	RETAINING WALL		EXISTING RIGHT OF WAY
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN INPLACE		EXISTING PROPERTY LINE
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN INPLACE		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM
	CONSTRUCTION LIMITS		

Así que habrá una estación en la 6th Street y Hamm Plaza, así como en la 5th Street y Rice Park.

Así que esas están por el Landmark Center, en el centro de Saint Paul. También habrá estaciones en Minnesota Street y Robert Street.

5th Street/6th Street & Robert Street Stations and Union Depot Stations: 4th Street & Sibley Street/Wacouta Street



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		EXISTING GREEN LINE ROUTE
	ROADWAY		PROPOSED NOISE WALL
	RETAINING WALL		EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING RIGHT OF WAY
	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		EXISTING PROPERTY LINE
			PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Y la última estación saliendo del centro de Saint Paul estará cerca del Union Depot, en la 4th Street y Sibley St y la 4th y Wacouta.

Mounds Boulevard Station



LEGEND			
BRT GUIDEWAY	BRIDGE/UNDERPASS	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE	CONSTRUCTION LIMITS
BRT IN MIXED TRAFFIC	MEDIAN	PROPOSED NOISE WALL	EXISTING PROPERTY LINE
STATION PLATFORM	PARK AND RIDE	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE	EXISTING RIGHT OF WAY
SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON	STORMWATER TREATMENT LOCATION	PROPOSED SIGNAL SYSTEM	EXISTING WETLAND DELINEATION
ROADWAY	RETAINING WALL	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM	PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

La línea Dorada cruzará entonces el puente Kellogg Bridge para pasar al East Side de Saint Paul, hacia Mounds Boulevard, donde tendremos una estación justo en Kellogg antes de que Kellogg se convierta en Third y Mounds Boulevard.

Se darán cuenta de que los carriles de color rosa, de color medio salmón, son los carriles de uso exclusivo para autobuses, los cuales verán en las afueras del centro. No vamos a construir carriles nuevos en el centro de Saint Paul.

Así es que esas líneas de color rosa de ahí son carriles únicamente para el autobús aquí en Mounds Boulevard en el vecindario de Dayton's Bluff.

Earl Street Station



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		PROPOSED NOISE WALL
	EXISTING PROPERTY LINE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE
	EXISTING RIGHT OF WAY		PROPOSED SIGNAL SYSTEM
	EXISTING WETLAND DELINEATION		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM
	CONSTRUCTION LIMITS		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Y luego, si nos dirigimos más hacia el este, tendremos una estación en Hudson Road y Earl Street.

Pues aquí tenemos un cambio del proyecto a diferencia de nuestro proyecto al 15 %. Vamos a tener tráfico en dos direcciones entre Cyprus y Frank Street y en nuestro diseño al 15% mostrábamos tráfico en una sola dirección, pero en realidad hemos podido conseguir un poco más de espacio para que se pueda mantener el tráfico en las dos direcciones para los automóviles.

Etna Street Station



LEGEND					
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS		EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN		PROPOSED NOISE WALL
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION		PROPOSED SIGNAL SYSTEM
	ROADWAY		RETAINING WALL		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM
					CONSTRUCTION LIMITS
					EXISTING PROPERTY LINE
					EXISTING RIGHT OF WAY
					EXISTING WETLAND DELINEATION
					PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Seguimos más hacia el este. Ahí el proyecto tendrá una estación cerca de Etna Street.

Así es que este será una calzada completamente diferente a la que existe ahí hoy en día. Así es que este es el enlace de la Highway 61. Wilson es la calle justo ahí. Por aquí por esta zona vamos a tener una estación.

Algunos de los cambios del diseño del 15% son que sí que hemos añadido más conexiones para peatones, algunas conexiones para bicicletas y senderos con estas líneas blancas de aquí; y también actualizamos el acceso a la estación desde la carretera de por aquí con una conexión de peatones que resulta más accesible y con un diseño para que los peatones puedan acceder a la estación de manera más cómoda.

La Línea Dorada entonces pasará por encima del enlace de la Highway 61 con un puente por aquí para que los autobuses no tengan que meterse en el tráfico.

Así que toda esta zona de aquí son carriles de uso exclusivo para autobuses y luego aquí está el puente únicamente para el autobús.

Hazel Street Station



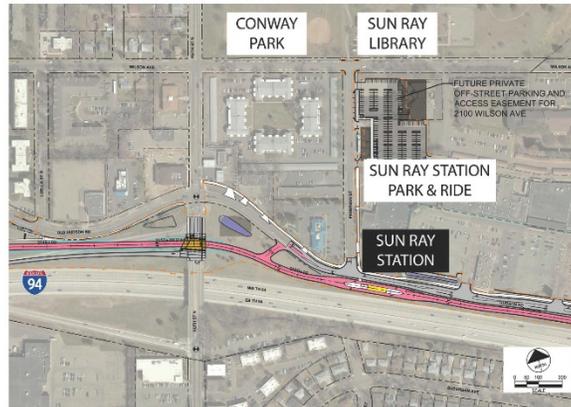
LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Si seguimos hacia el este nos acercamos a la estación de Hazel Street y esta estación es otro ejemplo en el que los carriles de uso exclusivo para autobuses se separan de la carretera.

Así que Old Hudson Road está por aquí arriba, y los carriles de uso exclusivo para autobuses se encontrarán detrás de algunos de estos edificios de apartamentos por allí detrás.

Y existirán conexiones para peatones con esta estación también.

Sun Ray Station



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Bueno, pues ahora estamos entrando en la zona de Sun Ray. Tendremos una estación aquí en Sun Ray. Por aquí atrás verán otro puente pequeño de color naranja, amarillo. Esto en realidad está mostrando un paso subterráneo, así que la Línea Dorada pasará por debajo de Ruth Avenue y White Bear Avenue para que no tengamos que meternos en el tráfico y, además, esas zonas ambas tienen cuestas muy empinadas, pero la Línea Dorada pasará por debajo de White Bear Avenue y Ruth Street y va a tener una estación aquí en Sun Ray, se darán cuenta de que esta estación es un poco diferente a las otras estaciones que normalmente son dobles.

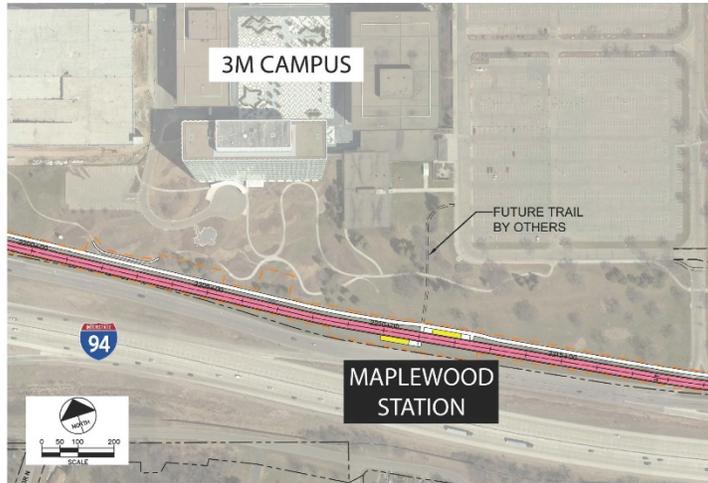
Esta es una estación diseñada en zigzag. Así que los autobuses entrarán por cualquiera de los lados y luego se darán la vuelta para que los pasajeros se suban o se bajen. Así que son básicamente dos estaciones en una. Este diseño lo hicimos para maximizar el poco espacio que tenemos.

No quisimos afectar a la propiedad de Sun Ray por allí. Entonces tenemos el Centro Comercial de Sun Ray, así como el Centro de Tránsito de Sun Ray que permanecerán intactos, así como un park and ride nuevo que se construirá con el proyecto.

Así que, en cuanto a espacio, estamos muy limitados en esta zona, pero conseguimos lograrlo con el diseño de la estación.

También se darán cuenta de estas conexiones para peatones que se han añadido para que la gente pueda atravesar estos vecindarios, el Conway Park, la biblioteca de Sun Ray y seguir hacia el este hasta nuestras estaciones adicionales.

Maplewood Station



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		PROPOSED NOISE WALL
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE
	CONSTRUCTION LIMITS		PROPOSED SIGNAL SYSTEM
	EXISTING PROPERTY LINE		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM
	EXISTING RIGHT OF WAY		EXISTING WETLAND DELINEATION
	PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE		

Si seguimos hacia el este, nos acercamos a la Estación Maplewood. Y entonces esta es la única estación del proyecto que está en la ciudad de Maplewood y, además, está justo en frente del campus de 3M.

Seguirán viendo estas conexiones de peatones blancas que vienen desde el east side y continuarán más hacia el este. Las conexiones de peatones también conectarán el norte con el sur pasando un poco por los vecindarios de Maplewood.

Greenway Avenue Station



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		PROPOSED NOISE WALL
	EXISTING PROPERTY LINE		EXISTING RIGHT OF WAY
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING WETLAND DELINEATION
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE
	CONSTRUCTION LIMITS		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM

Si seguimos adelante, la Línea Dorada sigue circulando a lo largo de la zona de Hudson Road y entra cerca de la ciudad de Landfall.

Así que tendremos una estación aquí en Hudson Road y Greenway Avenue. Así que la ciudad de Landfall está por aquí arriba.

Y esta estación en realidad está en la ciudad de Oakdale dándole servicio a las comunidades de tanto Landfall como Oakdale.

Esta es una zona donde se darán cuenta de que los carriles de autobús cambian a uno de los lados de la calzada. Así que, si seguimos más hacia el este, el autobús, en cualquiera de las direcciones, se encontrará en los dos arcones.

Si seguimos hasta Oakdale, aquí es donde el autobús pasará más allá de Hudson Road. Así es que esta es Hadley Avenue acá arriba. Uno de los cambios que hicimos en el proyecto es que redujimos el límite de velocidad e hicimos que esta curva sea más segura para los autobuses, así como para los automóviles y los peatones.

Entonces, ahora la Línea Dorada se dirigirá arriba sobre Hadley hacia 4th Street. Esta 4th Street de acá.

Helmo Avenue Station



LEGEND							
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS		EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN		PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION		PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	ROADWAY		RETAINING WALL		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

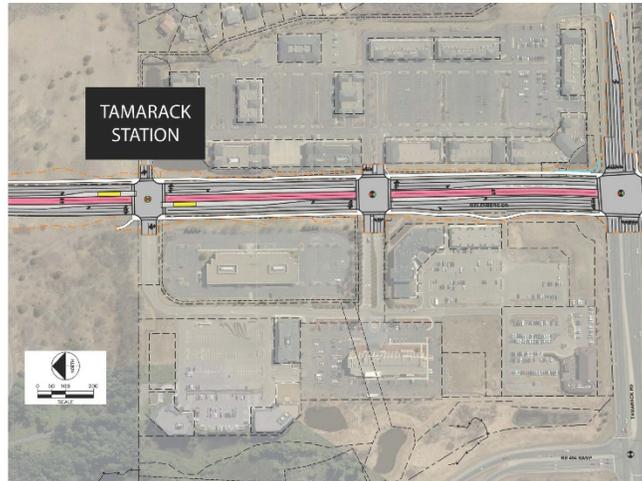
Seguimos en Oakdale y podrán ver un poquito que en esta esquina de aquí está el puente de 4th Street, el cual vamos a reemplazar con carriles para el autobús, carriles para otros automóviles, así como conexiones para peatones para las personas que vayan paseando, en patines, o en bicicleta.

Aquí verán que los carriles de color rosa y salmón, de uso exclusivo para autobuses, continuarán en una especie de alineación nueva en la carretera, diferente a la que existe actualmente.

Así que se hará una nueva alineación en Hudson y Helmo Avenue en Oakdale donde vamos a tener una estación aquí en la Avenida Helmo, así como un park and ride (estacionamiento para transporte colectivo) nuevo.

El proyecto luego continuará con otra conexión con una calzada nueva. De hecho este es un puente nuevo que conectará la Avenida Helmo en Oakdale con Bielenberg Drive en Woodbury y este, de manera similar al puente de 4th Street, este será un puente nuevo, pero también tendrá carriles de uso exclusivo para autobuses, carriles para automóviles, así como para peatones.

Tamarack Station



LEGEND			
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION
	ROADWAY		RETAINING WALL
	EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Así que ahora esto conecta Oakdale con Woodbury. Si nos metemos más en Woodbury, nos acercamos a la Estación Tamarack. Así es que esta estación, Tamarack Road en realidad está por aquí.

O sea que está un poquito más allá de Tamarack, pero esto es sobre Bielenberg Drive cerca del Centro Comercial de Tamarack Hills y otros negocios de esta zona, y verán que los carriles de color rosa van por el medio de la carretera.

Así que los autobuses circularán por el medio de Bielenberg Drive.

Woodbury Theatre Station



LEGEND							
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS		EXISTING NOISE WALL TO REMAIN IN PLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN		PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN IN PLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION		PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	ROADWAY		RETAINING WALL		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

Continuará atravesando Woodbury, el autobús no circulará por su propio carril, así que no vamos a construir carriles de autobús en esta zona de aquí que es el Tamarack Nature Preserve (Reserva Natural de Tamarack).

Así es que el autobús simplemente circulará en la carretera normal y corriente en esta zona, luego nos dirigiremos por Guider Avenue hacia Woodbury Theatre.

Así que la Línea Dorada tendrá una estación en Guider, fuera del Woodbury Theater.

No yo [sic] en realidad entrará en ese estacionamiento y se dejará ese park and ride actual intacto.

Woodbury 494 Park & Ride Station



LEGEND							
	BRT GUIDEWAY		BRIDGE/UNDERPASS		EXISTING NOISE WALL TO REMAIN INPLACE		CONSTRUCTION LIMITS
	BRT IN MIXED TRAFFIC		MEDIAN		PROPOSED NOISE WALL		EXISTING PROPERTY LINE
	STATION PLATFORM		PARK AND RIDE		EXISTING SIGNAL SYSTEM TO REMAIN INPLACE		EXISTING RIGHT OF WAY
	SIDEWALK OR MULTI-USE TRAIL OR DRIVEWAY APRON		STORMWATER TREATMENT LOCATION		PROPOSED SIGNAL SYSTEM		EXISTING WETLAND DELINEATION
	ROADWAY		RETAINING WALL		MODIFY EXISTING SIGNAL SYSTEM		PROPOSED DIRECTIONAL LANE USE

La Línea Dorada luego se dirigirá por Guider Drive hasta el final de la línea en Woodbury donde vamos a construir un park and ride nuevo. Y un cambio con respecto al proyecto del 15 % es que este park and ride lo vamos a hacer un poco más grande para tener cabida para más carros.

Así es que esa es la alineación completa del Corredor de la Línea Dorada.

Website

www.metrotransit.org/gold-line

Phone

651-602-1955

Email

goldline@metrotransit.org

Social Media

Twitter: @GoldLineBRT

Facebook: @MetroTransitMN

Community Outreach Coordinator

Liz Jones
elizabeth.jones@metrotransit.org
651-602-1977



▲ BRT in bus-only lanes

▼ Example of a station



Por favor no duden en comunicarse conmigo. Mi información de contacto, así como la información sobre cómo seguir informado sobre el proyecto se encuentran en esta última diapositiva. Por favor no duden en comunicarse conmigo si le les ocurre cualquier comentario o pregunta.

Y muchísimas gracias por conectarse a esta presentación virtual.