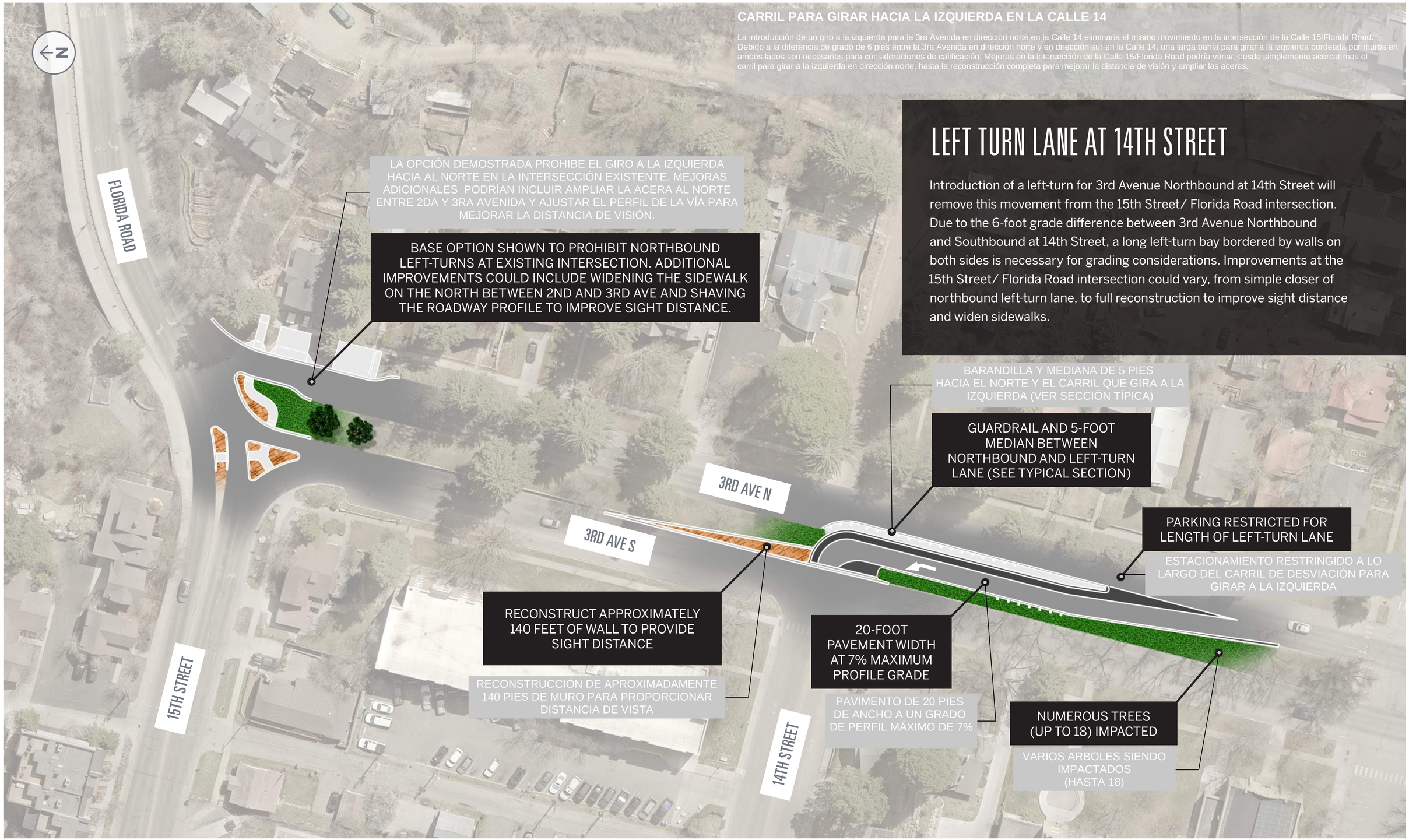
CITY OF DURANGO | 15th/Florida/3rd Intersection Alternative 3 - Left-Turn at 14th Street



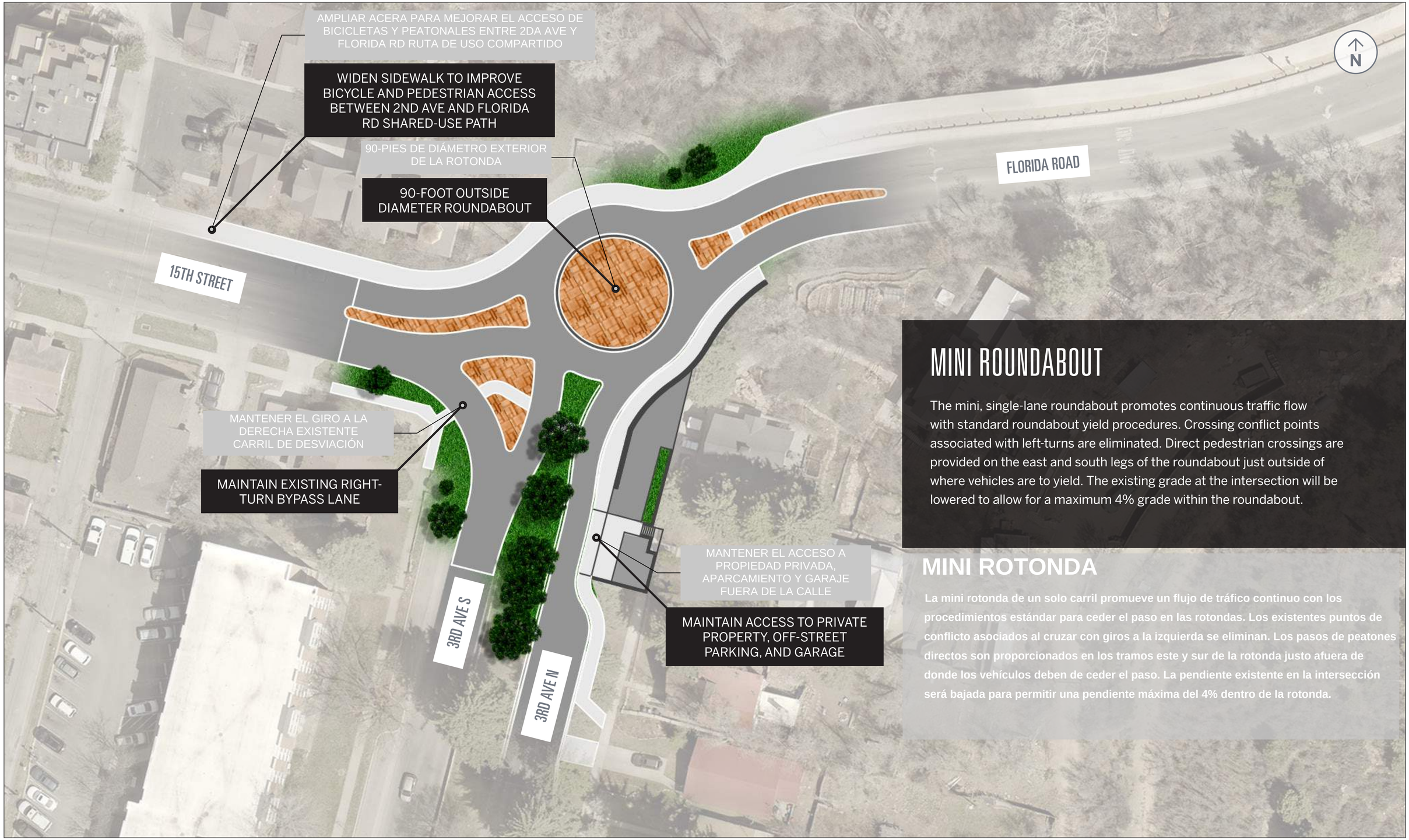
CARRIL PARA GIRAR HACIA LA IZQUIERDA EN LA CALLE 14

La introducción de un giro a la izquierda para la 3ra Avenida en dirección norte en la Calle 14 eliminaria el mismo movimiento en la intersección de la Calle 15/Florida Road. Debido a la diferencia de grado de 6 pies entre la 3ra Avenida en dirección norte y en dirección sur en la Calle 14, una larga bahía para girar a la izquierda bordeada por muros en ambos lados son necesarias para consideraciones de calificación. Mejoras en la intersección de la Calle 15/Florida Road podría variar, desde simplemente acercar mas el carril para girar a la izquierda en dirección norte, hasta la reconstrucción completa para mejorar la distancia de visión y ampliar las aceras.

LEFT TURN LANE AT 14TH STREET

Introduction of a left-turn for 3rd Avenue Northbound at 14th Street will remove this movement from the 15th Street/ Florida Road intersection. Due to the 6-foot grade difference between 3rd Avenue Northbound and Southbound at 14th Street, a long left-turn bay bordered by walls on both sides is necessary for grading considerations. Improvements at the 15th Street/ Florida Road intersection could vary, from simple closer of northbound left-turn lane, to full reconstruction to improve sight distance and widen sidewalks.

CITY OF DURANGO | 15th/Florida/3rd Intersection Alternative 2 - Mini-Roundabout



MINI ROUNDABOUT

The mini, single-lane roundabout promotes continuous traffic flow with standard roundabout yield procedures. Crossing conflict points associated with left-turns are eliminated. Direct pedestrian crossings are provided on the east and south legs of the roundabout just outside of where vehicles are to yield. The existing grade at the intersection will be lowered to allow for a maximum 4% grade within the roundabout.

MINI ROTONDA

La mini rotonda de un solo carril promueve un flujo de tráfico continuo con los procedimientos estándar para ceder el paso en las rotondas. Los existentes puntos de conflicto asociados al cruzar con giros a la izquierda se eliminan. Los pasos de peatones directos son proporcionados en los tramos este y sur de la rotonda justo afuera de donde los vehículos deben de ceder el paso. La pendiente existente en la intersección será bajada para permitir una pendiente máxima del 4% dentro de la rotonda.