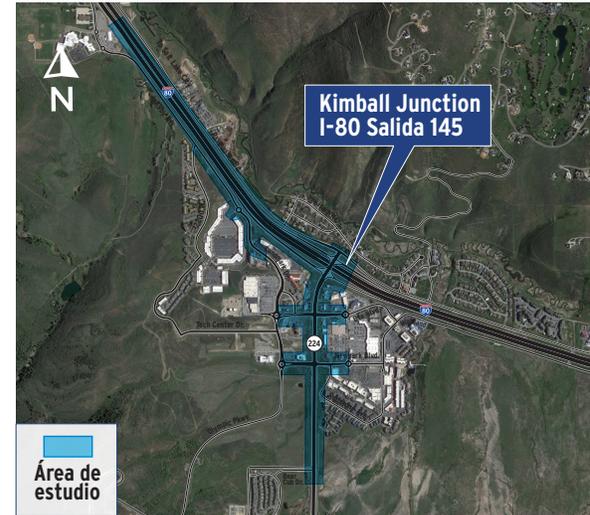


# PROPÓSITO Y NECESIDAD

## ANTECEDENTES DEL PROYECTO

En mayo de 2021, el Departamento de Transporte de Utah (UDOT, por sus siglas en inglés), en colaboración con el condado de Summit, publicó el Plan del área de Kimball Junction y SR-224 que documentaba los resultados de un estudio realizado mediante el proceso de Desarrollo de Soluciones del UDOT. El Plan del área se llevó a cabo para identificar y analizar las mejoras multimodales para hacer frente a la congestión, la movilidad, la seguridad, el acceso y la fiabilidad del tiempo de viaje en el enlace de Kimball Junction y en la SR-224 en el área de Kimball Junction.

El UDOT actualmente está preparando una declaración de impacto ambiental (EIS) para evaluar las mejoras en el enlace de la Interestatal 80 (I-80) y la Ruta Estatal 224 (SR-224) en Kimball Junction y en la SR-224 desde Kimball Junction hasta el cruce con Olympic Parkway en el condado de Summit, Utah.



## PROPÓSITO DEL PROYECTO

El propósito del proyecto es abordar la seguridad y la movilidad relacionadas con el transporte para todos los usuarios del área de Kimball Junction al realizar lo siguiente:

- ✓ Mejorar las operaciones y los tiempos de viaje en la SR-224 desde el enlace de la I-80 a través de Olympic Parkway
- ✓ Mejorar la seguridad al reducir las colas de vehículos en las rampas de salida de la I-80
- ✓ Mejorar la movilidad y accesibilidad de peatones y ciclistas en toda el área de evaluación
- ✓ Mantener o mejorar los tiempos de viaje en tránsito a través del área de evaluación

### ¿Cuál es el propósito y la necesidad de un proyecto?

El propósito y la necesidad de un proyecto definen una declaración de metas y objetivos que el estudio abordará (propósito), e identifica las condiciones existentes y futuras que deben cambiarse (necesidad). El propósito y la necesidad impulsan el proceso de estudio medioambiental y sientan las bases para los tipos de alternativas desarrolladas.

## NECESIDAD DEL PROYECTO

Para el Proyecto Kimball Junction, el UDOT analizó las necesidades esperadas de movilidad de transporte y el crecimiento proyectado en cuanto a población, empleo, turismo y desarrollo en el área de evaluación para el 2050.

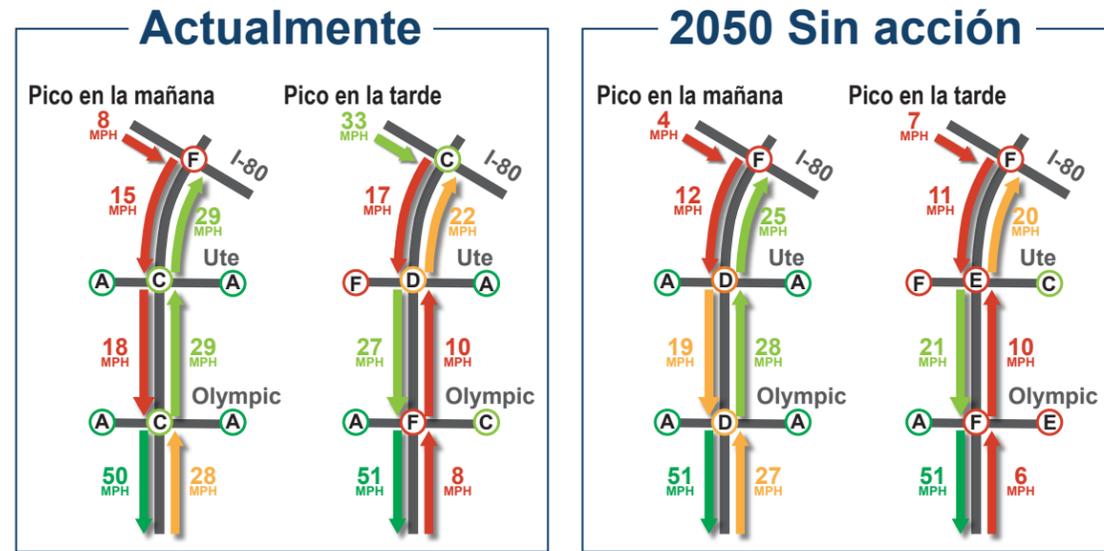
Este crecimiento proyectado en el área dará lugar a los siguientes problemas:

1. Las condiciones deficientes futuras (2050) en las intersecciones de la SR-224 y la I-80, Ute Boulevard y Olympic Parkway crearán retrasos y tiempos de viaje poco confiables
2. Las colas de vehículos en las rampas de salida de la I-80 se extenderán hasta la línea principal I-80, lo que provocará condiciones de viaje inseguras
3. Habrá una creciente demanda de transporte activo este-oeste (para peatones y ciclistas) cruzando la SR-224

# VELOCIDADES PROMEDIO Y NIVEL DE SERVICIO

## ¿Qué es el nivel de servicio?

El nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) es una medida de la capacidad de transporte de vehículos y el rendimiento de una calle, autopista o intersección. Cuando se supera la capacidad de una carretera, el resultado es congestión, retraso y un nivel de servicio deficiente. El nivel de servicio se representa con una letra "grado" que va desde A para condiciones excelentes (tráfico fluido y poco retraso) hasta F para condiciones deficientes (extremadamente congestionado, tráfico intermitente y retraso excesivo).



### Nivel de servicio

- A | SIN RETRASOS**  
Máxima calidad de servicio. Flujo de tráfico libre con pocas restricciones de maniobrabilidad o velocidad.
- B | SIN RETRASOS**  
Flujo de tráfico estable. La velocidad se vuelve ligeramente restringida. Restricción baja de maniobrabilidad.
- C | RETRASOS MÍNIMOS**  
Flujo de tráfico estable, pero menos libertad para seleccionar la velocidad.
- Objetivo UDOT**
- D | RETRASOS NOTABLES**  
El flujo de tráfico se vuelve inestable. Velocidad sujeta a cambios repentinos.
- E | RETRASOS CONSIDERABLES**  
Flujo de tráfico inestable. La velocidad cambia rápidamente y la maniobrabilidad es baja.
- F | RETRASOS CONSIDERABLES**  
Tráfico muy congestionado. La demanda excede la capacidad y la velocidad varía mucho.

# LONGITUDES DE COLA

Bajo las condiciones de "sin acción" de 2050, se proyecta que las longitudes de la cola de vehículos durante la mañana en la rampa I-80 superen las 3 millas, lo suficientemente largas como para retroceder hasta el enlace de Jeremy Ranch.

Colas en la rampa retrocedida hacia la I-80 **49 VECES** durante el invierno 21/22



Se produjeron colas de salida de dos millas **25 NOCHES** durante el invierno 21/22



# TIEMPOS DE VIAJE

Los tiempos de viaje en la rampa durante la mañana en la I-80 puede aumentar desde **2 min.** a más de **15 min.**

Los tiempos de viaje de salida en la tarde en la SR-224 pueden aumentar desde **5 min.** a más de **20 min.**



La mayoría de las peores condiciones ocurren en los días de semana



## ¿Qué es la movilidad?

La movilidad se refiere a la facilidad con la que las personas pueden desplazarse de un lugar a otro mediante un sistema de transporte. Los impedimentos para la movilidad pueden incluir congestión del tráfico, numerosos accesos a propiedades, altas tasas de accidentes y otros factores.



Las horas pico que se modelaron en el análisis fueron de **8:00 a 9:00 a.m.** y de **4:00 a 5:00 p.m.**

## TRANSPORTE ACTIVO

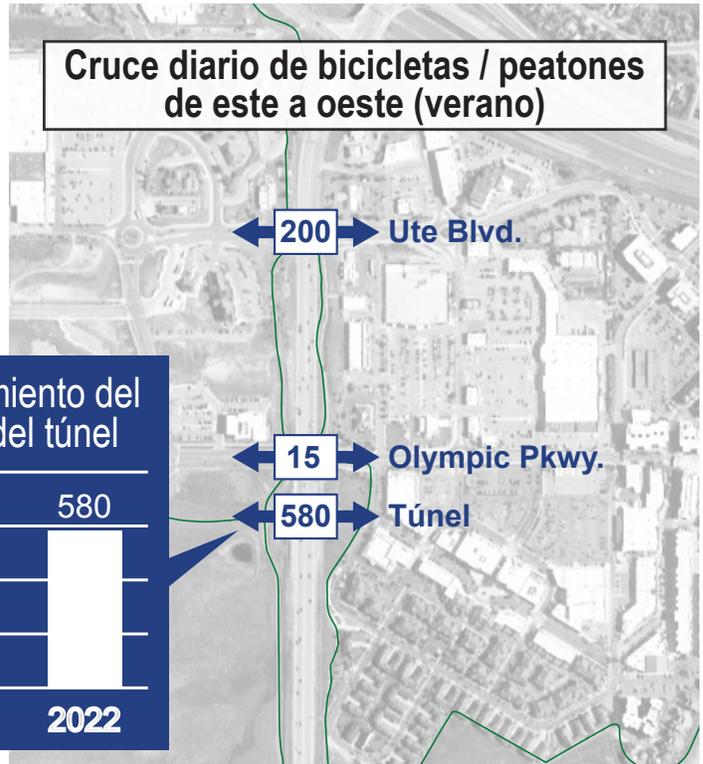
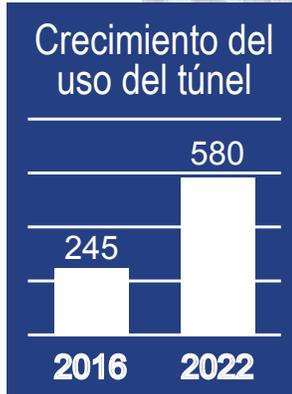
A medida que el área de Kimball Junction continúa desarrollándose y densificándose, es probable que caminar y andar en bicicleta a diferentes destinos se convierta en una opción de transporte más atractiva. Es probable que haya más cruces de la SR-224 por peatones y ciclistas tanto en el cruce subterráneo como en las intersecciones señalizadas.



Cerca de 800 cruces diarios este-oeste en la SR-224 para bicicletas/peatones



El uso de túneles se ha más que duplicado desde 2016



## USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO



**1 MILLÓN** usuarios durante los meses pico de invierno



**2.8 MILLONES** viajes en 2019



Proyección **1700 EMBARQUES DIARIOS PICO EN INVIERNO** en el Centro de Tránsito de Kimball Junction para 2050



Mantener o mejorar los tiempos de viaje en tránsito a través del área de evaluación es un elemento importante del propósito del proyecto y se considerará en el diseño conceptual y la selección de las alternativas seleccionadas para una evaluación detallada en la declaración de impacto ambiental.

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales pertinentes para este proyecto están siendo o han sido realizadas por el Departamento de Transporte de Utah de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento de fecha 26 de mayo de 2022, y suscriptas por la Administración Federal de Carreteras y el Departamento de Transporte de Utah.