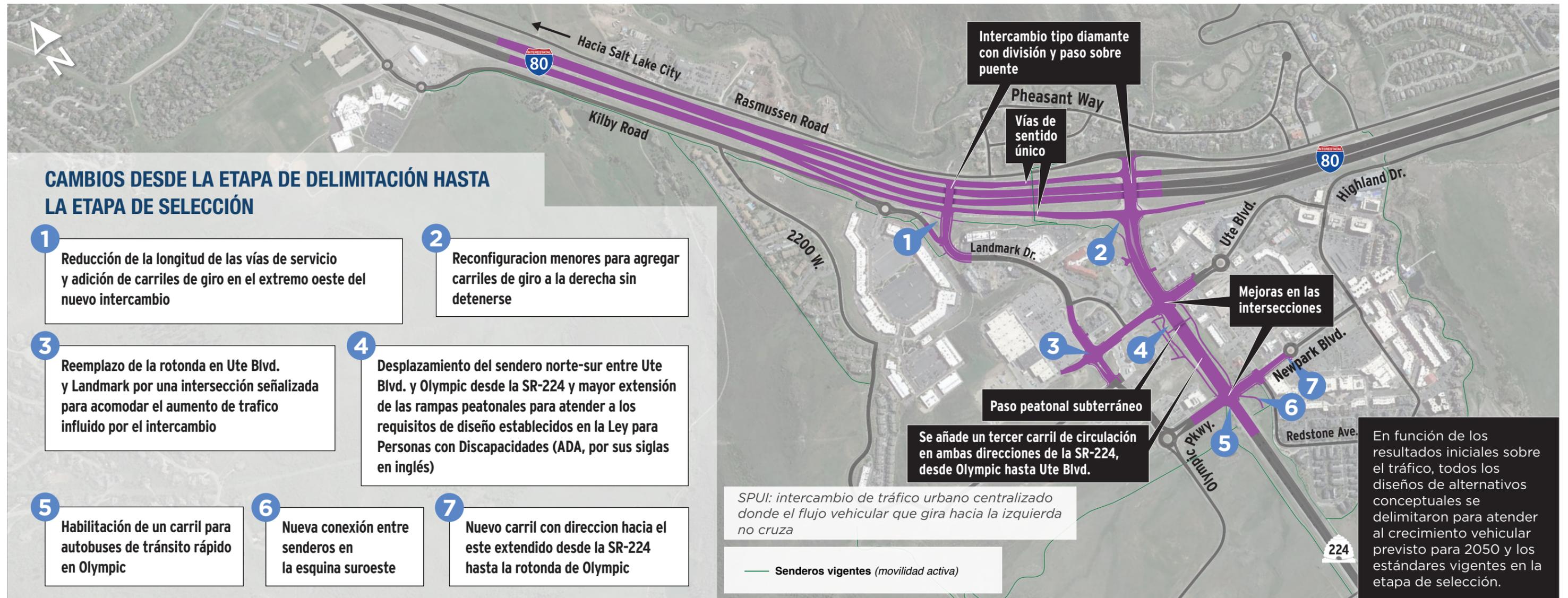


# ALTERNATIVA A (MEJORADA)

INTERCAMBIO TIPO DIAMANTE CON DIVISIÓN Y MEJORAS EN LAS INTERSECCIONES



## DESCRIPCIÓN

Esta alternativa comprende un intercambio tipo diamante con división en la I-80. Además, se incluyen mejoras en las intersecciones y la circulación de peatones de la SR-224. El intercambio existente de tráfico urbano centralizado (SPUI) en Kimball Junction pasaría a tener un diseño en forma de diamante (con señales de tránsito en todas las salidas), mientras que el intercambio vehicular se dividiría entre la ubicación vigente de la SR-224 y una nueva intersección con un puente que cruzaría por la I-80 hacia el oeste de la SR-224.

Este intercambio tipo diamante dispersaría el tráfico entre el nuevo acceso y la SR-224, ya que permitiría ingreso con mayor facilidad a los lugares residenciales y comerciales de Kimball Junction. Las vías de sentido único tanto hacia el este y el oeste conectarían las dos intersecciones, luego, se unirían en las entradas y salidas de la I-80. La vía de uso compartido en el sur de la I-80 seguiría estando en el futuro para garantizar la comodidad de los peatones.

Por último, se prevé un paso peatonal subterráneo en Ute Blvd. y mejoras a lo largo de las intersecciones de la SR-224 para que todos los usuarios se muevan por la zona con mayor eficacia. Estas mejoras en las intersecciones comprenden anexar carriles nuevos hacia el norte y el sur en la SR-224, entre Olympic Parkway y la I-80.

## BENEFICIOS

- ✓ Se brindan nuevos puntos de acceso, una mejor dispersión del tráfico y una entrada directa a Kimball Junction por el sur de la I-80
- ✓ El paso peatonal subterráneo permitiría una mayor conectividad y comodidad
- ✓ Mejoraría los tiempos de viaje y la movilidad
- ✓ Se reducirían los embotellamientos próximos a la I-80

Crerios	Indicador	Datos	¿Qué implicancias tiene esto para mí?	Condiciones vigentes (2022)	Alternativa de no acción para 2050	Alternativa A (mejorada) Intercambio tipo diamante con división y mejoras en las intersecciones	Consideraciones sobre la evaluación
<b>Nivel 3: propósito y necesidad</b>							
Mejorar el funcionamiento y los tiempos de viaje en la SR-224, desde el intercambio de la I-80 y por Olympic Parkway	¿Brinda tiempos de viaje fehacientes para el tráfico continuo en la SR-224 durante las horas picos de la mañana y de la tarde? (sí o no)	 <b>Tiempos de viaje</b> (velocidad promedio en milla por hora)	<i>El tráfico en el que estoy atrapado avanza rápido</i>	Hacia el sur por la mañana: 6:15 (17) Hacia el norte por la tarde: 7:45 (13)	Hacia el sur por la mañana: 11:30 (9) Hacia el norte por la tarde: 9:30 (11)	Sí: Hacia el sur por la mañana: 4:30 (25) Hacia el norte por la tarde: 4:15 (23)	-Una mejora considerable en las condiciones de no intervención y en las vigentes -Menos eficiente cuando se trata de alternativas de construcción
	Logra un nivel de servicio tipo LOS D en la mayor cantidad de intersecciones posibles.	 <b>Número de intersecciones de tipo LOS E o F en cuanto al nivel de servicio</b>	<i>No siempre lidio con varios ciclos de semáforos</i>	Por la mañana: 1 Por la tarde: 2	Por la mañana: 1 Por la tarde: 5	Por la mañana: 1 Por la tarde: 0	
Erradicar las filas de vehículos en las salidas de la I-80 para mejorar la seguridad	¿Mejoró el porcentaje cubierto de demanda vehicular durante la hora pico? (sí o no)	 <b>Porcentaje cubierto</b>	<i>Puedo viajar por la zona en cuestión</i>	99 %	86 %	Sí: 100 %	
	¿Disminuyó la extensión de las filas de los vehículos en las salidas de los carriles principales de la I-80? (sí o no)	 <b>Extensión de la fila de vehículos</b> (pie)	<i>La vía principal de la I-80 no presenta congestión vehicular</i>	No: 2600	No: >5000	Sí: 600	
Mantener o mejorar los tiempos de viaje en el transporte público en la zona de evaluación	¿Esta alternativa mantiene o mejora los tiempos de viaje de los autobuses de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés) en la SR-224 por la zona de evaluación? (sí o no)	 <b>Ahorro en el tiempo total de viaje de los BRT (incluidos con dirección hacia el norte y hacia el sur, tanto por la mañana como por la tarde) frente a las alternativas de no acción</b> (minutos y segundos)	<i>El transporte público será más eficiente</i>	N/A	16:30	14:00 Sí (-2:30)	-Mayor ahorro de tiempo en el transporte público
Mejorar la movilidad de los peatones y los ciclistas, como así también la accesibilidad por la zona de evaluación	¿Se reduce el nivel de estrés a causa del tráfico en las inmediaciones de la SR-224? (sí o no)	 <b>Nivel de estrés a causa del tráfico (LTS, por sus siglas en inglés)</b> (escala del 1 al 4, donde L1 representa poco estrés y L4, mucho estrés)	<i>Los peatones y los ciclistas viajan mejor por la zona en cuestión</i>	Sí: Senda: L1 Intersecciones: LTS3	Sí: Senda: L1 Intersecciones: LTS3	Sí: un paso peatonal subterráneo mejora la travesía por Ute Blvd. con un nivel de estrés mínimo o LTS1	
	¿Los horarios de caminatas mejoraron en los trayectos entre el punto de partida y llegada? (sí o no)	 <b>Ahorro en el tiempo total de caminatas frente a las alternativas de no acción en cuatro trayectos entre el punto de partida y llegada</b> (minutos y segundos)	<i>Los peatones y los ciclistas sienten mucha comodidad</i>	53:30	54:00	52:30 Sí (-1:30)	-Mayor ahorro en el tiempo que tardan los peatones al caminar
<b>Nivel 4: selección (costos e impactos en las construcciones y el medioambiente)</b>							
Impactos en el medioambiente	Especies amenazadas y en peligro de extinción	 <b>Acres</b>	<i>¿De qué forma repercutirá en las especies protegidas de la zona?</i>	-	-	0	
	Humadales y cuerpos de agua de los Estados Unidos	 <b>Acres y distintos tipos de recursos acuáticos</b> (canales, cuerpos de agua descubiertos, humadales y arroyos de flujo continuo)	<i>¿De qué forma repercutirá en los humadales y cuerpos de agua protegidos por el Gobierno federal?</i>	-	-	0,131	-Impacto medio en los humadales
	Recursos protegidos por la sección 4(f)	 <b>Número y tipo de uso según la sección 4(f)</b>	<i>Tierras de un lugar histórico o recursos públicos protegidos</i>	-	-	0	
Impactos en las construcciones	Reubicaciones	 <b>Número de posibles reubicaciones de tipo residencial o comercial</b>	<i>Posibles impactos en la propiedad de los miembros comunitarios</i>	-	-	0	-Gran extensión más allá del corredor actual de la SR-224 y sus impactos en el estacionamiento
	Uso del suelo	 <b>Compatibilidad con los planes vigentes respecto al uso del suelo</b>	<i>¿Coincide con los objetivos comunitarios que buscamos al usar el suelo?</i>	-	-	Sí	
Costo	Estimación de los costos de construcción	 <b>2025 millones de dólares</b>	<i>¿Qué costos acarrea para toda la comunidad estatal?</i>	-	-	108 millones de dólares	-Costo medio o alto -Construcción con un nivel de complejidad medio