

ALTERNATIVA B (MEJORADA)

INTERSECCIONES SEPARADAS POR NIVEL Y CON VÍAS DE SERVICIO DE SENTIDO ÚNICO HACIA EL INTERCAMBIO DE LA I-80



DESCRIPCIÓN

Esta alternativa comprende intersecciones separadas por nivel en Ute Blvd. y Olympic Parkway para contribuir a la diferenciación entre el tráfico local y continuo de la zona. Respecto a su posición horizontal, la SR-224 permanecería en el lugar de siempre o cerca de él, pero con un nivel inferior al de las calles de Kimball Junction. Las rampas de entrada se desviarían de la SR-224 para lograr un sistema con vías de servicio de sentido único. Los vehículos con dirección al norte que vienen de la SR-224 y van hacia la I-80 por el este saldrían a la vía de servicio del norte, situada al sur de Olympic Boulevard, para seguir por dicho punto septentrional y llegar a la entrada actual.

Por último, se reubicaría el paso peatonal subterráneo en vigencia, situado al sur de Olympic Parkway. Esta carretera y Ute Blvd. se unirían en los sistemas con vías de servicio de las intersecciones para, luego, cruzar la SR-224 mediante a los puentes.

BENEFICIOS

- ✓ Gracias a un nivel más bajo en la carretera que cruza la zona de Kimball Junction, habría menos alteraciones visuales en el paisaje circundante
- ✓ Se mejoran los tiempos de viaje y la movilidad
- ✓ Se reducirían los embotellamientos próximos a la I-80

Criterios	Indicador	Datos	¿Qué implicancias tiene esto para mí?	Condiciones vigentes (2022)	Alternativa de no acción para 2050	Alternativa B (mejorada) <i>Intersecciones separadas por nivel y con vías de servicio de sentido único hacia el intercambio de la I-80</i>	Consideraciones sobre la evaluación
Nivel 3: propósito y necesidad							
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)	 Tiempos de viaje (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: 3:15 (33) Hacia el norte por la tarde: 2:45 (37)	-Tiempo de viaje más corto hacia el norte por la tarde
	Logra un nivel de servicio tipo LOS D en la mayor cantidad de intersecciones posibles.	 Número de intersecciones de tipo LOS E o F en cuanto al nivel de servicio	<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: 0 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)	 Porcentaje cubierto	<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)	 Extensión de la fila de vehículos (pie)	<i>La vía principal de la I-80 no presenta congestión vehicular</i>	No: 2600	No: >5000	Sí: 900	
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)	 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 (minutos y segundos)	<i>El transporte público será más eficiente</i>	N/A	16:30	14:15 Sí (-2:15)	
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)	 Nivel de estrés a causa del tráfico (LTS, por sus siglas en inglés) (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	No (lo mismo que para la alternativa de no acción): Senda: LTS1 Intersecciones: LTS3	-Sin mejoras en el nivel de estrés a causa del tráfico en los peatones y los ciclistas
	¿Los horarios de caminatas mejoraron en los trayectos entre el punto de partida y llegada? (sí o no)	 Ahorro en el tiempo total de caminatas frente a las alternativas de no acción en cuatro trayectos entre el punto de partida y llegada (minutos y segundos)	<i>Los peatones y los ciclistas sienten mucha comodidad</i>	53:30	54:00	57:45 No: (+3:45)	-Efectos negativos en los tiempos de viaje y la comodidad de los peatones
Nivel 4: selección (costos e impactos en las construcciones y el medioambiente)							
Impactos en el medioambiente	Especies amenazadas y en peligro de extinción	 Acres	<i>¿De qué forma repercutirá en las especies protegidas de la zona?</i>	-	-	0,001	
	Humadales y cuerpos de agua de los Estados Unidos	 Acres y distintos tipos de recursos acuáticos (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>	-	-	0,186	-Mayor impacto en los humadales
	Recursos protegidos por la sección 4(f)	 Número y tipo de uso según la sección 4(f)	<i>Tierras de un lugar histórico o recursos públicos protegidos</i>	-	-	0	
Impactos en las construcciones	Reubicaciones	 Número de posibles reubicaciones de tipo residencial o comercial	<i>Posibles impactos en la propiedad de los miembros comunitarios</i>	-	-	Tres comercios Ninguna residencia	-Tres comercios reubicados -Impactos en la mayoría de las propiedades
	Uso del suelo	 Compatibilidad con los planes vigentes respecto al uso del suelo	<i>¿Coincide con los objetivos comunitarios que buscamos al usar el suelo?</i>	-	-	No	-Una mayor huella ecológica no cumpliría el objetivo de uso del suelo de un barrio bien vinculado, como así también el de otras alternativas
Costo	Estimación de los costos de construcción	 2025 millones de dólares	<i>¿Qué costos acarrea para toda la comunidad estatal?</i>	-	-	201 millones de dólares	-Costo más elevado -Construcción con el nivel de complejidad más elevado -Drenaje de gran complejidad por la depresión en la superficie de la carretera y a la elevación del nivel freático