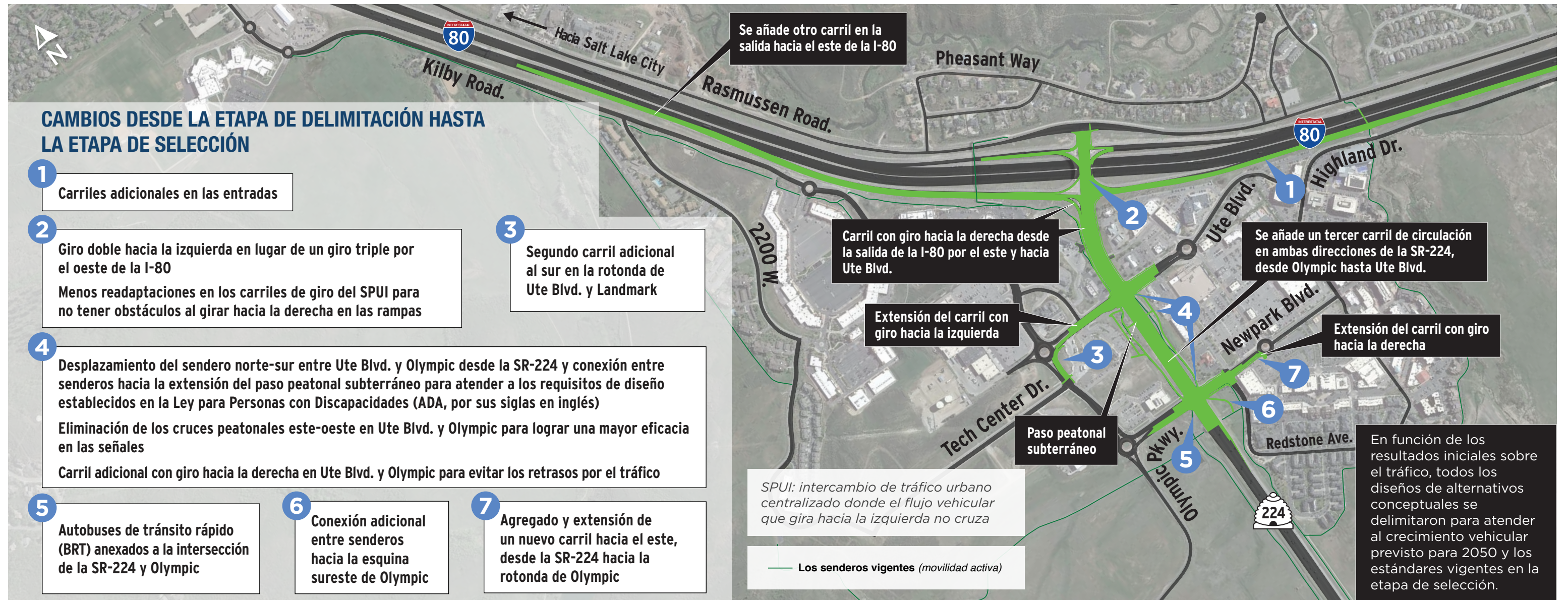


ALTERNATIVA C (MEJORADA)

MEJORAS EN LAS INTERSECCIONES CON AVANCES PARA LOS PEATONES
















DESCRIPCIÓN

Esta alternativa comprende más carriles de circulación adicionales y de giro en las intersecciones para mejorar la eficiencia de las intersecciones, como así también mejoras para garantizar la accesibilidad de los peatones y ciclistas.

Estas mejoras incluyen añadir carriles de giro doble hacia la izquierda en Olympic Parkway para garantizar el movimiento de sur a este y de norte a oeste. Asimismo, se prevé construir un paso peatonal subterráneo al sur de Ute Blvd. además, se añadiría un carril adicional hacia el norte y el sur en la SR-224, desde Olympic Parkway hasta Ute Blvd. Por último, se ampliarían el carril de giro a la derecha hacia el oeste-norte en Newport Boulevard y los carriles de giro doble hacia la izquierda en dirección este-norte en Ute Blvd.

BENEFICIOS

- ✓ El paso peatonal subterráneo permitiría una mayor conectividad y comodidad
- ✓ Se mejoran los tiempos de viaje y la movilidad
- ✓ Se reducirían los embotellamientos próximos a la I-80

Crterios	Indicador	Datos	¿Qué implicancias tiene esto para mí?	Condiciones vigentes (2022)	Alternativa de no acción para 2050	Alternativa C (mejorada) Mejoras en las intersecciones con avances para los peatones	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: 3:45 (26)	-Tiempo de viaje hacia el sur y por la mañana similar al de la alternativa B
	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: 400	-La fila de vehículos mas corta en la I-80
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	14:30 Sí: (-2:00)	
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	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)	 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	53:45 Sí: (-0:15)	
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>	-	-	0,012	-Impacto menor 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>	-	-	0	-Obtención de derechos de acceso limitados
	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>	-	-	Sí	
Costo	Estimación de los costos de construcción	 2025 millones de dólares	<i>¿Qué costos acarrea para toda la comunidad estatal?</i>	-	-	41 millones de dólares	-Costos más bajos -Construcción con un nivel de complejidad bajo