



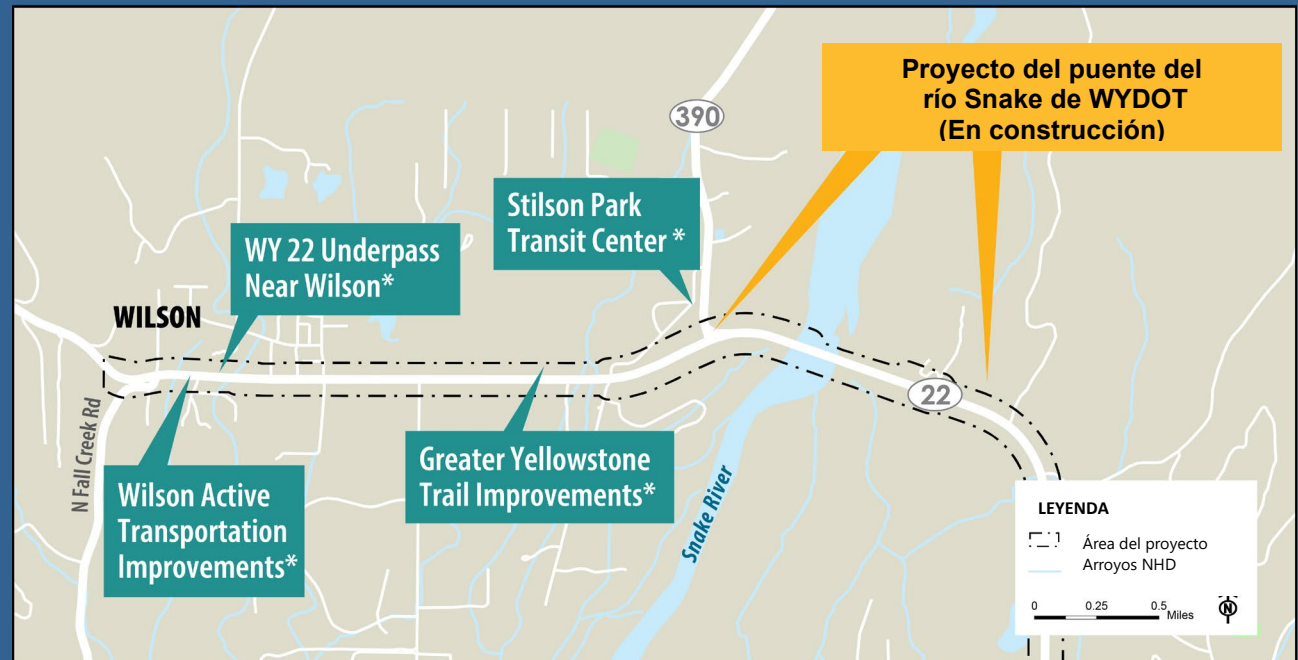
Proyecto del Corredor WY22

Antecedentes del proyecto:

- En 2014, WYDOT completó un estudio de Planificación y Vínculos Ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) para WY 22, que también incluyó una parte de WY 390. El estudio incluyó una sólida participación de las partes interesadas y estableció una visión para el futuro del corredor WY 22.
- El proyecto del Corredor WY 22 es parte del plan más amplio de WYDOT para implementar recomendaciones del estudio PEL.

Originalmente planeado para 2026, WYDOT avanzó en la financiación de la NEPA del Corredor WY 22 para iniciar el proyecto a finales de 2022.

El Proyecto del Corredor WY complementaría otros proyectos en curso que están siendo estudiados y construidos por WYDOT y el Condado de Teton.



La prioridad más alta identificada en el PEL, el reemplazo del puente del río Snake, comenzó a construirse en la primavera de 2023.

Aprenda sobre el puente del río Snake en el proyecto WY 22 en: www.wy22wilsonsb.com/ o escanee



Concepto básico de nivel 1: Alternativas a considerar

Alternativa de configuración de la línea principal	Descripción
Sin acción	Incluye las actividades generales de mantenimiento y los proyectos programados y financiados.
Construcción baja de 2 carriles (LB)	Se han mejorado las intersecciones, pero no se ha modificado el número de carriles de paso en la línea principal.
Hombro de 2 carriles para el período pico (PPS)	Se crea un arcén completo a lo largo del proyecto para que sirva como carril de circulación durante el período pico.
3 carriles	Un carril de uso general en cada dirección (es decir, igual que la condición existente), pero se agrega un carril central de giro/aceleración.
Adición de 4 carriles de uso general (GP)	Agregue un carril GP en cada dirección.
Carril administrado (ML) de 4 carriles	Agregue un ML en cada dirección. La forma en que funcionaría el carril administrado (p. ej., HOV, HOV/bus, etc.) se determinará durante la evaluación de Nivel 2.
5 carriles	Agregue un carril GP en cada dirección y un carril central para dar vuelta.

Alternativa de enlace de transporte	Descripción
Alternativa sin acción	Incluye las actividades generales de mantenimiento y los proyectos programados y financiados.
Conexión de	Extienda Tribal Trail Road hasta WY 22.

Criterios de selección

En coordinación con el Comité Asesor del Proyecto, el Equipo Técnico y la FHWA, WYDOT ha desarrollado los siguientes criterios de selección para medir el rendimiento de cada alternativa.

Categoría	Criterios de selección de nivel 1 (propósito y necesidad)	Criterios de selección de nivel 2
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> Reducir el potencial de accidentes, especialmente relacionados con la congestión, los movimientos de giro y las colisiones de vehículos de vida silvestre (WVC) Potencial para mejorar la seguridad y el acceso a las intersecciones multimodales Potencial para mejorar el acceso fiable de los vehículos de emergencia Potencial para mejorar la resiliencia de la red de transporte causada por desastres naturales 	<ul style="list-style-type: none"> Potencial de reducción de accidentes: comparación cuantitativa de las reducciones totales y graves de accidentes, utilizando métodos del Manual de Seguridad Vial. Mejora la seguridad de las intersecciones: comparación cuantitativa de los puntos de conflicto y el nivel de estrés de las bicicletas (en las intersecciones), discusión cualitativa del movimiento multimodal a través de la intersección. Proporciona acceso adicional de primera respuesta a través del corredor y a las áreas adyacentes: discusión cualitativa respaldada por una comparación cuantitativa del número de puntos de acceso. Disminuye los tiempos de respuesta a emergencias entre las áreas de Cisjordania y la ciudad y South Park: comparación cuantitativa de minutos de ahorro de tiempo de viaje basada en los resultados del modelo de tráfico y los datos proporcionados por el personal local de gestión de emergencias. Minimiza el riesgo de peligros naturales para los usuarios de la carretera: comparación cuantitativa de las longitudes de los taludes de corte combinada con una discusión cualitativa de cómo la alternativa minimiza los taludes de corte.
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> Potencial para reducir el tiempo de viaje del período pico. Potencial para acomodar viajes de personas existentes y futuras Potencial para mejorar las operaciones de intersección multimodal Admite un corredor de transporte multimodal y mantiene la conectividad de las vías. Potencial para mejorar la vinculación/red de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del retraso en los viajes en las horas punta: comparación cuantitativa de los retrasos en las horas punta en minutos, medidos por vehículo y por persona. Flujo de personas: comparación cuantitativa de las personas que se mueven por el corredor calculada a través de una ecuación considerando el modo de viaje y la ocupación. LOS de intersección: comparación cuantitativa utilizando la clasificación LOS. Retardo en la intersección (vehículo y persona): comparación cuantitativa del retardo entre vehículo y persona durante la hora punta en segundos. Longitud de la cola (Broadway y Spring Gulch): comparación cuantitativa de la longitud media y del percentil 95 de la cola (a través de movimientos y bolsillos de giro) durante la hora punta. Apoya el movimiento multimodal: evaluación cualitativa de los puntos de conflicto a lo largo de la WY 22 basada en el número de cruces de caminos y la visibilidad de ciclistas y peatones, evaluación cuantitativa de la movilidad de las vías en función de los puntos de conflicto y los criterios de diseño (por ejemplo, pendientes, curvas). Mantiene la conectividad de la ruta y tiene en cuenta la experiencia del usuario. Tiempos de viaje en tránsito: comparación cuantitativa de los tiempos de viaje para el servicio de tránsito existente y planificado. Enlace de transporte (abordado en Seguridad).
Defecto fatal	<ul style="list-style-type: none"> ¿La mejora tiene impactos ambientales irresolubles?¹ ¿La mejora no es construible?² ¿La mejora tiene costos exorbitantes?³ 	<ul style="list-style-type: none"> N/A (los criterios de defectos fatales solo se aplican durante la evaluación de Nivel 1)
Objetivos⁴	<ul style="list-style-type: none"> N/A (la evaluación de nivel 1 incluye consideraciones ambientales como parte del análisis de fallas fatales) 	<ul style="list-style-type: none"> Impacto de los humedales y las aguas: comparación cuantitativa de las hectáreas afectadas y los tipos de humedales afectados. Impactos de la servidumbre de conservación: comparación cuantitativa de acres afectados. Grado relativo de impacto del ruido: comparación cuantitativa de los receptores impactados en función del contorno del ruido. Aumenta la permeabilidad a la vida silvestre de WY 22: discusión cualitativa de la capacidad de la alternativa para reducir el potencial de WVC y mejorar la conectividad del hábitat. Impacto potencial en los recursos culturales: discusión cualitativa del potencial de impacto en cualquier recurso cultural en el área del proyecto. Grado relativo de impacto visual: evaluación cualitativa de la alteración visual del entorno y su entorno natural.

¹Impactos que no pueden ser mitigados o aquellos para los cuales no se pudo obtener un permiso ambiental de las agencias reguladoras; ²Se puede construir la alternativa utilizando métodos aceptados por la industria?

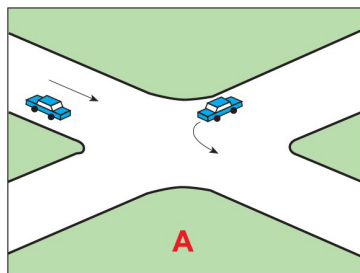
³Se define como un costo o rango de costos que se considera irrazonablemente alto, o que excede enormemente lo normal, en comparación con las estimaciones de costos para proyectos o componentes de proyectos comparables en el condado de Teton, WY.

⁴Evaluación basada en la información disponible y en los recursos ambientales con mayor potencial para influir en la toma de decisiones alternativas.

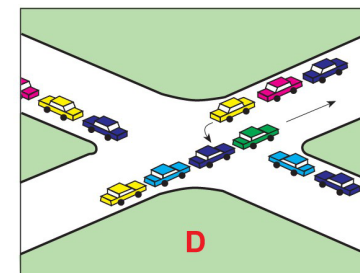
¿Qué es el nivel de servicio?

LOS describes operational conditions within a traffic stream and their perception by motorists. The designated LOS compares the existing or proposed roadway to the 'ideal' conditions for that type of roadway. LOS is defined by a letter designation from A to F, with A representing the best operating conditions and F the worst operating conditions. This definition describes the conditions encountered in terms of such factors as speed, travel time, maneuverability, traffic interruptions, comfort, convenience, and safety.

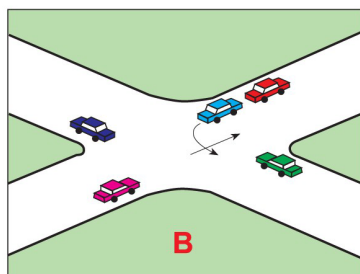
A Ningún vehículo espera más de una indicación de señal.



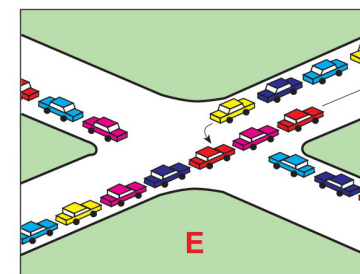
D Los retrasos en las intersecciones pueden llegar a ser extensos, pero ocurren suficientes ciclos con menor demanda para permitir el despacho periódico, evitando atascos excesivos.



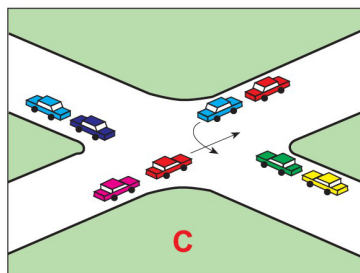
B En raras ocasiones, los vehículos esperan más de una indicación de señal.



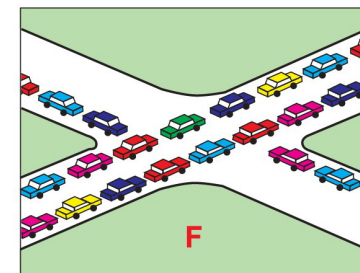
E Las colas muy largas pueden provocar grandes retrasos.



C De manera intermitente, los vehículos esperan a través de más de una indicación de señal, ocasionalmente pueden desarrollarse atascos, el flujo de tráfico aún es estable y aceptable.



F Los respaldos desde ubicaciones aguas abajo restringen o impiden el movimiento de vehículos fuera de aproximación, creando una condición de "bloqueo".



Alternativas

¿Qué otras alternativas consideró WYDOT pero no incluyó en la gama de alternativas?

El equipo del proyecto consideró varias alternativas de enlace de transporte, pero las descartó por considerarlas irrazonables porque no abordarían el propósito y la necesidad. Entre ellas se encuentran:

Conector Este-Oeste

Una conexión propuesta ubicada entre US 89 y South Park Loop Road. El conector está identificado como un proyecto importante en el Plan de Transporte Integrado de Jackson/Teton. Según lo planeado, el conector ayudaría a acomodar el desarrollo planificado en South Park y aliviaría el tráfico en las carreteras locales, como High School Road. No abordaría las necesidades de seguridad y movilidad para WY 22, incluida la adaptación de los viajes de personas previstos o la reducción de los retrasos en el tiempo de viaje durante los períodos pico y, por lo tanto, no se considera una alternativa razonable. El condado de Teton está evaluando actualmente el conector como parte de un estudio separado.

Conexión entre las carreteras Red Tail Butte y Coyote Canyon

Este posible enlace por carretera proporcionaría un acceso secundario para la Escuela de Ciencias Teton en caso de que Coyote Canyon Road se cierre durante emergencias. A pesar de este beneficio, la conexión no abordaría otras necesidades de seguridad y movilidad para WY 22, incluida la adaptación de los viajes de personas pronosticados o la reducción de los retrasos en el tiempo de viaje durante los períodos pico. Además, estas vías de conexión son de propiedad privada. Debido a que no cumple con el propósito y la necesidad, se consideró que no era una alternativa razonable para este proyecto.

Conexión del Puente Norte

Esta conexión crearía una nueva ruta alternativa que conectaría la WY 390 con la US 89 al norte de Jackson, lo que requeriría un nuevo cruce de "puente norte" del río Snake. A pesar de los beneficios de reducir el tráfico en WY 22 y a través de la intersección Y, esta conexión no se incluyó en la gama de alternativas porque: Su incapacidad para abordar directamente varias necesidades del proyecto, incluida la necesidad de reducir las colisiones entre la vida silvestre y los vehículos, mejorar la seguridad de las intersecciones multimodales y acceder y apoyar un corredor de transporte multimodal; No se identificó en el PEL, comentarios del Comité Asesor del Proyecto; no fue recomendado como un proyecto de capital mayor en el Plan Integrado de Transporte; y la probabilidad de que la alternativa tuviera uno de los defectos más fatales relacionados con el costo y el impacto ambiental.

Carril central reversible

Una alternativa de carril central reversible incluiría un carril de circulación adicional con la capacidad de revertir el flujo durante un período de tiempo. Un carril reversible requiere flujos direccionalmente desequilibrados que se asocian más comúnmente con los períodos diarios de viaje. Generalmente, una dirección de tráfico debe exhibir el doble de volumen que la otra. En otras palabras, se necesita una relación de 2:1 para la división direccional del tráfico, mientras que es preferible una relación de 3:1. El corredor WY 22 no exhibe las características de distribución necesarias para indicar que un carril reversible sería efectivo (es decir, la división de dirección es inferior a 2:1). Además, hay problemas de seguridad operacional con carriles de giro central reversibles y esta alternativa resultaría en la pérdida de giros a la izquierda; por lo tanto, esta alternativa no se incluyó en la gama de alternativas.

Alternativa de seis carriles

WYDOT consideró si podría ser necesaria una alternativa con tres carriles en cada dirección para cumplir con el Propósito y la Necesidad, en particular las necesidades de reducir la demora en el tiempo de viaje del período pico, mejorar las operaciones de intersección multimodal y acomodar los viajes de personas existentes y futuros. Para determinar esto, se debe realizar un Viaje Se utilizó el modelo de demanda para generar 2045 volúmenes de modelos de tráfico para WY 22 bajo diferentes escenarios y carriles de circulación adicionales. Esto proporcionó volúmenes en horas pico y relaciones volumen-capacidad (V/C), que comparan la demanda de la carretera (volúmenes de vehículos) con la oferta de la carretera (capacidad de carga). El equipo del estudio observó que una instalación de cuatro carriles probablemente acomodaría el volumen futuro adicional atraído por una instalación de seis carriles. Teniendo en cuenta que las medidas menos costosas y alternativas impactantes probablemente podrían cumplir con el propósito y la necesidad, una autopista de seis carriles no se incluyó en la gama de alternativas.

Elementos suplementarios

¿Qué es un elemento suplementario?

Los elementos suplementarios se definen como intersecciones y otras mejoras físicas y operativas que no satisfacen el propósito y la necesidad individualmente, sino que mejoran o complementan los conceptos básicos para satisfacer las necesidades del proyecto.

¿Qué elementos complementarios está considerando WYDOT?

- Agregar saltos de cola
- Agregar cruces de vida silvestre / Cercas / Saltos
- Agregar ubicaciones de cambio de sentido
- Agregar estacionamiento de emergencia
- Tratamientos medianos
- Características de drenaje/bordillos y cunetas
- Hidrología (acuáticos y paso de peces)
- Carriles de refugio centrales
- Nuevo(s) estacionamiento(s) para viajes compartidos/Park-n-Ride
- Agregar Estacionamiento / Refugio de Emergencia para Camiones Comerciales
- Agregar caminos y cruces de caminos
- Prioridad de señal de tránsito (TSP)
- Líneas de transmisión aéreas subterráneas*
- Agregar / Mejorar la iluminación
- Agregar carriles para bicicletas en la calle
- Expanda el servicio de autobús START*
- Agregar acera
- Crear un plan de evacuación y respuesta de emergencia*
- Agregar advertencia de cola
- Agregue un sistema de detección y alerta de vida silvestre en los extremos de la cerca
- Mejorar la infraestructura ITS
- Adición de señalización VMS
- Mejorar las marcas de carril (por ejemplo, luces solares)
- Implementar límites de velocidad variables
- Implemente la aplicación automatizada de la velocidad*
- Implementar cambios en los límites de velocidad

Nota: Algunas mejoras no entrarían dentro del ámbito de implementación de WYDOT, pero se han agregado porque: 1) podrían servir como parte de una solución integral de corredor; 2) su mención en los documentos de planificación comunitaria; y/o 3) como resultado de la coordinación con el TT y/o PAC. Las mejoras fuera del ámbito de WYDOT se indican con un "".*