Comparación de alternativas

COMPARACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PARA FROGTOWN ROAD			
MEDIDA		**ALTERNATIVA A (3 CARRILES)**	**ALTERNATIVA B (2 CARRILES)**
TRÁFICO Y SEGURIDAD	**DEMORA**	**MINIMIZA EL RETRASO** El carril de giro central proporciona espacio para vehículos que giran a la izquierda.	**RETRASO SIMILAR AL EXISTENTE** Los conductores esperarán a los vehículos que giran a la izquierda, ya que no hay carriles de giro a la izquierda ni un carril de giro central.
	REDUCCIÓN DE ACCIDENTES	**POTENCIALMENTE MENOS ACCIDENTES** El carril de giro central proporciona separación entre el tráfico opuesto y reduce potencialmente los choques por detrás con espacio para giros a la izquierda.	**MEJORA LEVE** Calzada mejorada según los estándares geométricos actuales.
	VELOCIDAD	**VELOCIDADES POTENCIALMENTE MÁS ALTAS** Una carretera más ancha puede dar lugar a velocidades de conducción superiores al límite de velocidad publicado.	**VELOCIDADES POTENCIALMENTE MÁS BAJAS** Las carreteras estrechas con cordones pueden reducir la velocidad de circulación.
PROPIEDAD	**REUBICACIONES**	**MÁS REUBICACIONES** Veinte reubicaciones residenciales y una reubicación comercial.	**MENOS REUBICACIONES** Cinco reubicaciones residenciales y una reubicación comercial.
	IMPACTOS	**MAYORES IMPACTOS** Una carretera más ancha afectará más propiedades a lo largo del corredor. Se estima que se adquirirán 5.7 acres para una ampliación.	**MENOS IMPACTOS** Un ancho reducido afecta a menos propiedades. Se estima que se adquirirán 3.6 acres.
CONSTRUCCIÓN	**CIERRES DE CARRETERAS**	**CIERRES POR CONSTRUCCIÓN LIMITADOS** Se podrá mantener el tráfico en ambos sentidos durante toda la construcción, excepto en el paso elevado I-71/I-75.	**CIERRE DE LA CARRETERA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN** Se mantiene el tráfico en ambos sentidos desde la US 42 hasta War Admiral. Cierre de la carretera con desvíos desde War Admiral hasta US 25.
	DURACIÓN	**DURACIÓN POTENCIALMENTE MÁS BREVE** Se estiman 2 temporadas de construcción.	**DURACIÓN POTENCIALMENTE MAYOR** Se estiman 4 temporadas de construcción. Los cierres de carretera limitan el tiempo de trabajo a los meses de verano, cuando no hay clases.
INSTALACIONES MULTIMODALES		**INSTALACIONES PARA BICICLETAS Y PEATONES** Acera en el lado sur de la carretera y sendero de usos múltiples en el lado norte de la carretera.	**INSTALACIONES PARA BICICLETAS Y PEATONES** Acera en el lado sur de la carretera y sendero de usos múltiples en el lado norte de la carretera.
IMPACTO AMBIENTAL		**MAYOR IMPACTO AMBIENTAL** Afecta aproximadamente 2,000 pies de arroyos de línea azul, 500 pies más que la Alternativa B.	**MENOR IMPACTO AMBIENTAL** Afecta aproximadamente 1,500 pies de arroyos de línea azul, 500 pies menos que la Alternativa A.
SERVICIOS PÚBLICOS		**NO HAY DIFERENCIAS SIGNIFICATIVAS** Estimar todos los servicios públicos en el corredor que deberán reubicarse.	**NO HAY DIFERENCIAS SIGNIFICATIVAS** Estimar todos los servicios públicos en el corredor que deberán reubicarse.
COSTO		**MAYOR COSTO** Construcción estimada en $21 millones.	**MENOR COSTO** Construcción estimada en $18 millones.

¿Tiene algún comentario que el equipo del proyecto debería considerar?

_____

_____

_____

_____

_____

_____

3060

Proyecto de mejora de Frogtown Road (KY 3060)

Número de artículo de KYTC 6-80102

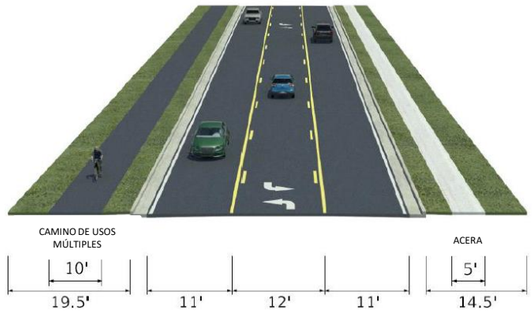
TEAM KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

Acerca del proyecto

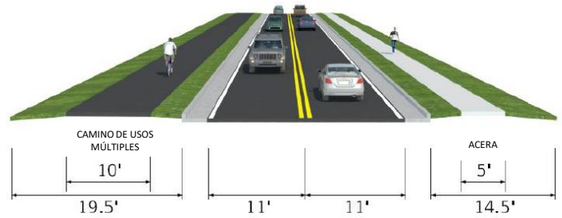
Frogtown Road es una ruta importante no solo para los residentes y las empresas locales, sino que también proporciona una conexión fundamental entre la US 25 y la US 42. **El propósito de este proyecto es mejorar la seguridad de todos los usuarios que viven y utilizan Frogtown Road.**

Durante la divulgación pública inicial, el equipo del proyecto escuchó que la seguridad, el exceso de velocidad y los carriles estrechos, junto con la falta de arcenes eran los principales problemas que afectaban los viajes a lo largo de Frogtown Road. También hubo una preocupación significativa por los impactos en el derecho de paso. Como resultado, las rotondas se consideraron en las primeras etapas de diseño, pero no se avanzó más sobre ellas en el diseño preliminar debido a los posibles impactos en el derecho de paso y en los arroyos.

Alternativas bajo consideración



Alternativa A:
Sección típica urbana de 3 carriles



Alternativa B:
Sección típica urbana de 2 carriles

La Alternativa A tardaría dos años en construirse. Para construir la Alternativa B, sería necesario cerrar Frogtown Road al tránsito durante períodos de tres años y la construcción demoraría cuatro años.

¿Dónde puedo encontrar más información?

El equipo del proyecto ha creado un sitio web del proyecto que servirá como archivo de información. Puede acceder al sitio web escaneando este código QR o ingresando la dirección a continuación.

Proyecto Sitio web

http://transportation.ky.gov/DistrictSix/Pages/KY-3060----Frogtown-Road-Project.aspx