

Preguntas Frecuentes

Realineación de Cedar Lake Road
De Nippersink Road a Hart Road
Sección No. 02-00065-01-FP

1. ¿El nuevo cruce de las vías del ferrocarril será a desnivel (paso elevado o paso inferior)?

El tipo de cruce de la vía de la Línea Norte del Distrito de Milwaukee (Milwaukee District North Line, MD-N) seguirá siendo un cruce a nivel. Esto significa que no habrá pasos elevados y subterráneos. El cruce a nivel existente se reubicará aproximadamente 650 pies al oeste.

El equipo del proyecto evaluó una separación de nivel al principio del proceso de estudio. Con base en la nivelación necesaria para un paso elevado o un paso inferior, con o sin muros de contención, y se encontró que la separación a nivel era incompatible con los planes de uso de terrenos adyacentes de la Villa para expandir el centro existente de la ciudad. Además, la Línea Norte del Distrito de Milwaukee (MD-N) solo tiene tráfico de carga intermitente, lo que no amerita la implementación de una separación a desnivel. Si en el futuro se implementa un tráfico de carga significativo, sería necesario reevaluar todo el corredor ferroviario y se podría considerar una separación a nivel en ese momento.

La capacidad de la carretera se mejorará con el cruce a nivel reubicado y carriles pasantes adicionales en Cedar Lake Road, y se instalará un semáforo en la intersección de la Ruta 134 de IL. El proyecto mejorará las operaciones al reducir la cantidad de puntos de conflicto entre trenes, vehículos y peatones de 24 a 7 días, una reducción del 70%. Ya no habrá un andén que cruce Cedar Lake Road en la estación. Además, ya no habrá entradas a Cedar Lake Road adyacentes a las vías del tren. Se mejorará la seguridad, agregando una señal de tráfico previa para el tráfico en dirección sur antes del cruce del ferrocarril, así como se añadirán puertas exclusivas para peatones en los caminos y aceras en el cruce reubicado.

2. ¿Puedes conservar el cruce ferroviario existente y construir uno nuevo?

Las decisiones sobre los cruces a nivel de la Línea Norte del Distrito de Milwaukee (Milwaukee District North Line, MD-N) son tomadas por Metra y la Comisión de Comercio de Illinois (Illinois Commerce Commission, ICC). Metra, como la mayoría de los ferrocarriles, no permite nuevos cruces a nivel por razones de seguridad. Para los propósitos de este proyecto, el cruce a nivel se considera una reubicación y estará ubicado aproximadamente 650 pies al oeste de la ubicación actual.

3. ¿Esta mejora atraerá a más personas a la zona?

Uno de los objetivos del proyecto es dar cabida al crecimiento futuro del tráfico previsto en el área del centro de la Villa de Round Lake. Según las proyecciones de tráfico

proporcionadas por la Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (Chicago Metropolitan Agency for Planning, CMAP), se espera que el tráfico crezca un 15% para 2050 dentro de los límites del estudio del proyecto. La mejora propuesta está diseñada para adaptarse al crecimiento del tráfico esperado, así como para proporcionar conexiones peatonales adicionales y mejorar el transporte público (Metra y Pace) en el área.

4. ¿Este plan simplemente moverá la congestión del tráfico en lugar de solucionarla?

El corredor existente de Cedar Lake Road, de dos carriles (un carril en cada dirección), fallaría (nivel de servicio F) en 2050 si no se realizan mejoras. El corredor realineado se puede construir con 4 carriles (dos carriles en cada dirección), incluidos carriles de giro en las intersecciones, con menos impacto que ampliar el corredor existente. Incluso con un 15% más de tráfico, la mejora propuesta puede adaptarse suficientemente al volumen de tráfico proyectado. Como parte del estudio, se realizó un análisis costo-beneficio que identificó casi \$263 millones en beneficios netos como parte de este proyecto, con una relación beneficio-coste de casi 10 a 1. Estos beneficios incluyeron la reducción de la congestión del tráfico, una mejor calidad del aire, una reducción de los accidentes, una mejor conectividad y accesibilidad para bicicletas, peatones y una mayor productividad económica del centro de la ciudad.

5. Además de la nueva carretera, ¿qué más se construirá como parte del proyecto?

El proyecto es una mejora multimodal que incluirá muchas otras características de transporte importantes, incluidas nuevas aceras, nuevos caminos de uso compartido, mejoras de aspecto del paisaje urbano del centro, paradas de autobús modernizadas y una estación de Metra reinventada que incluirá dos nuevos refugios térmicos.

- El proyecto incluirá aproximadamente 1,8 millas de aceras nuevas y 1,3 millas de nuevos senderos de uso compartido, con acceso a empresas, parques, escuelas y la Reserva Forestal Nippersink del centro. El nuevo camino será parte del Millenium Trail de Lake County Forest Preserve, que es un sendero planificado de 41 millas diseñado para conectar el centro, el oeste y el norte del condado de Lake. Al día de hoy, se han completado 33 millas del Millenium Trail.
- La estación de Metra será reconfigurada para mejorar el acceso de los viajeros desde el estacionamiento hasta la plataforma, al mismo tiempo que se mejorará la seguridad. El nuevo diseño mejorará la utilización de algunos de los estacionamientos existentes de Metra y al mismo tiempo incorporará nuevos accesos en ambos lados de las vías del ferrocarril. El antiguo edificio de la estación existente será retirado y reemplazado por dos modernos refugios térmicos, que proporcionarán un refugio más descentralizado a través de una plataforma reubicada. También, se actualizará y ampliará el estacionamiento para bicicletas.
- Las nuevas paradas de autobús reubicadas y los nuevos refugios brindarán alojamiento moderno para los Pace Riders adyacentes a la estación de Metra.

- La Villa actualmente está desarrollando un nuevo plan de paisaje urbano para el centro basado en las nuevas carreteras. La Villa está considerando implementar algunas de las recomendaciones del plan en el proyecto de construcción de carreteras del Condado. Se proporcionarán más detalles en el futuro.

6. ¿Se puede simplemente agregar un semáforo en la existente Cedar Lake Road en la intersección de la Ruta 134 de IL (Railroad Ave) y no construir una carretera realineada?

Agregar un semáforo en la intersección existente no acomodaría la cantidad de tráfico proyectado para 2050. Además, simplemente agregar un semáforo no solucionaría los problemas operativos en el cruce ferroviario existente de Cedar Lake Road, que incluyen:

- La proximidad del andén de la estación a la carretera.
- El estacionamiento de Metra a ambos lados de Cedar Lake Road provoca cruces incontrolados de peatones en la calle.
- Entradas a la carretera adyacente al cruce ferroviario.
- Un elevado número de puntos de conflicto en el cruce ferroviario entre vehículos, peatones y trenes. La mejora de realineación propuesta reducirá estos puntos de conflicto en un 70%.

7. ¿Puede agregar un semáforo en otras intersecciones como la intersección de Nippersink Road en la Ruta 134 de IL (Railroad Ave)?

La implementación de señales de tráfico en Illinois se rige por la adopción del Manual sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico para Calles y Carreteras (Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways, MUTCD) de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration). El MUTCD garantiza la uniformidad de los dispositivos de control de tráfico en todo el país al establecer estándares mínimos y brindar orientación. Para la implementación de señales se realiza un estudio de ingeniería de las condiciones del tráfico, características de los peatones y características físicas. Los factores considerados incluyen: volúmenes de vehículos y peatones, cruces escolares, sistemas de señales de tráfico coordinados, experiencia de accidentes, red de carreteras y proximidad de la intersección a un cruce de ferrocarril.

Se realizó un análisis de garantía de señal de tráfico en la intersección de Nippersink Road en la Ruta 134 de IL y no cumplió con las garantías para permitir la instalación de una señal. Sin embargo, habrá otras mejoras en la intersección para mejorar la capacidad y la seguridad, incluido un nuevo carril para girar a la izquierda en dirección oeste en la Ruta 134 de IL hasta Nippersink Road y un nuevo carril para girar a la izquierda en dirección este en la Ruta 134 de IL hasta una nueva entrada de Metra.

8. ¿Este proyecto hará que sea más difícil para los bomberos llegar al otro lado de las vías del tren?

Una prioridad de este proyecto es mejorar las condiciones para los vehículos de emergencia que circulan por la zona. La configuración existente no es deseable para el

Distrito de Protección contra Incendios (Fire Protection District) porque la intersección controlada con paradas en Cedar Lake Road y la Ruta 134 de IL no tiene forma de despejar las colas de vehículos para los vehículos de emergencia. Es un desafío maniobrar camiones de bomberos por el centro de la ciudad con estacionamiento en la calle.

Si bien la condición propuesta mueve el cruce de la carretera de la Línea Norte del Distrito de Milwaukee de Metra (Metra Milwaukee District North Line, MD-N) aproximadamente 650 pies hacia el oeste, esta proporciona un camino para que los vehículos de emergencia utilicen equipos de preferencia de vehículos de emergencia en todas las intersecciones señalizadas principales y no compitan con estacionamiento en la calle.

9. ¿Van a solucionar los problemas de inundaciones en las carreteras?

El equipo del proyecto estudió el sistema de drenaje para todos los límites del proyecto y desarrolló un modelo hidráulico detallado para revisar las condiciones de drenaje existentes y propuestas. Las mejoras de drenaje propuestas han sido diseñadas para cumplir con las regulaciones locales y estatales. El equipo del proyecto ha trabajado en colaboración con la Villa de Round Lake, la Comisión de Gestión de Aguas Pluviales del Condado de Lake (Lake County Stormwater Management Commission, LCSMC) y el Equipo de Drenaje del Departamento de Transporte de Illinois (Illinois Department of Transportation), para desarrollar mejoras de drenaje que aborden los requisitos reglamentarios y los datos de precipitaciones más altos adoptados recientemente. Las mejoras en el drenaje mejorarán los problemas de inundaciones localizadas al mejorar el sistema de alcantarillado pluvial y proporcionar estanques de detención de aguas pluviales adicionales. Las mejoras de drenaje incluyen aproximadamente 3.3 millas de nuevas alcantarillas pluviales, 2 nuevas cuencas de detención, 2 nuevas cuencas de infiltración y 2 nuevas conexiones de alcantarillas pluviales debajo del ferrocarril.

10. ¿Qué están haciendo para mitigar el ruido del tráfico?

Se requirió una evaluación del ruido del tráfico para cumplir con las regulaciones estatales y federales porque se están utilizando fondos federales para este proyecto y debido al alcance de este. Se realizó un análisis de ruido para toda el área del proyecto e identificó los impactos del ruido del tráfico en tres residencias en Cedar Lake Road al sur de Nippersink Road. Los muros acústicos no se consideraron factibles debido a que las ubicaciones de los accesos a lo largo de la carretera interrumpirían un muro acústico colocado entre las residencias y la carretera, lo que haría que los muros fueran ineficaces para reducir el ruido. Por esa razón, no se cumplieron los criterios para un muro acústico y no hay muros acústicos previstos como parte de este proyecto.

11. ¿Cuál es el cronograma del proyecto?

El proyecto está planificado en tres fases. El estudio de la Fase I se completará en 2023. Está previsto que la Fase II, que incluye la adquisición de terrenos y la preparación de planes de ingeniería detallados, comience a finales de este año y dure aproximadamente dos años. La construcción de la Fase III se basará en la preparación del proyecto, la adquisición de terrenos y la disponibilidad de fondos.