



Proyecto 'Kings Beach Western Approach'

Preguntas frecuentes

Datos del proyecto

- Mejorar la seguridad y movilidad para ciclistas y peatones, reduciendo la calzada a tres pistas, incluyendo mejores instalaciones para ciclistas y peatones, mejorando las paradas de tráfico para crear una calle de uso integral (similar al proyecto *Kings Beach Commercial Core*)
- Establecer una acera de conexión desde la ruta estatal (SR) 28 (N Lake Blvd) a Dolly Varden Ave a lo largo de la ruta estatal SR 267 (N Shore Blvd)
- Reducir las pistas en SR 28 a una sola pista en cada dirección para la seguridad y consistencia del corredor
- Proporcionar cruces peatonales más cortos, más visibles con iluminación y señalética
- Actualmente se están considerando dos alternativas: una rotonda y un paso con señalética
- La selección de la alternativa será a fines de 2019, se anticipa que la construcción será en 2022

P: ¿Por qué es necesario este proyecto?

R: El objetivo del proyecto es mejorar la accesibilidad general, la movilidad y seguridad de todos los usuarios de la calzada y al mismo tiempo, facilitar un corredor integral de tránsito completo y continuo. El Condado quiere entregar mejor conectividad entre el área céntrica y la zona oeste de la comunidad que se extienda y sea útil para todos los medios de transporte. El proyecto debe incluir instalaciones y áreas más seguras para caminar y andar en bicicleta. Si bien la intersección existente tiene vías para el tránsito de bicicletas, aceras y cruces peatonales a lo largo de la ruta estatal (SR) 28, éstas son angostas, pasan cerca del tráfico y están obstruidas por señalética existente y, por lo tanto, deben ser ampliadas para entregar a los residentes locales y visitantes áreas dedicadas y con mayor seguridad.

Las metas y objetivos del proyecto incluyen: 1) mejorar la seguridad y movilidad para peatones y ciclistas; 2) entregar un corredor integral de tránsito completo que se conecte con el proyecto *Kings Beach Commercial Core Improvement Project (KBCCIP)*; y 3) que sea consistente y esté en línea con la planificación local, regional y estatal.

P: ¿Cuándo se tomará una decisión entre las dos alternativas propuestas? ¿Qué considerará el Condado para tomar esta decisión?

R: En base a la programación actual del proyecto, se tomará una decisión hacia fines de 2019. Dado que este proyecto se encuentra en su mayor parte dentro del derecho de paso de Caltrans, la decisión la tomará un Equipo de Desarrollo del Proyecto, conformado por representantes del Condado, Caltrans y del Consultor, pertenecientes a varias disciplinas como medio ambiente, diseño, derecho de paso, mantención y otros. El equipo toma la decisión en base a varios elementos, incluida la opinión de la comunidad, el impacto a propiedades adyacentes, acceso a lotes/terrenos, operaciones (vehículos y peatones), ubicación y paso de todos los usuarios (peatones, ciclistas, buses, etc.), mantención, cumplimiento del objetivo y necesidades del proyecto, cumplimiento con los documentos de



planificación, etc. Todo esto será documentado a través de un proceso denominado evaluación para el control de la intersección (*Intersection Control Evaluation - ICE*). El proceso *ICE* se usa para seleccionar la/s alternativa/s viable/s y se resumirá en un informe, que se pondrá a disposición del público.

P: ¿Por qué la rotonda es una opción viable para esta intersección?

R: Se llevó a cabo una primera evaluación *ICE* específicamente para esta intersección. Este proceso preliminar de *ICE* analizó varias alternativas, incluidos diferentes tipos de alternativas de rotonda y de paso con señalética. En el proceso preliminar de *ICE* se compararon las alternativas considerando el objetivo y la necesidad del proyecto, manteniendo el tráfico en movimiento y minimizando el impacto a las propiedades adyacentes y al medio ambiente. En base al análisis realizado en el informe, la rotonda mejora la seguridad para todos los usuarios, mejora la movilidad para ciclistas y peatones, ofrece una solución que considera el contexto y un corredor integral de tránsito completo, en línea con la planificación local, regional y estatal, y que opera dentro de niveles de servicio aceptables para vehículos motorizados.

P: ¿El análisis del tránsito tomó en consideración la gran cantidad de peatones y vehículos que hay en Kings Beach durante el verano? ¿La rotonda incluirá una baliza peatonal para contar los peatones que cruzan la calle?

R: Sí. El análisis del tránsito se realizó en período fuera de temporada (invierno) y en temporada alta (verano). Los volúmenes de tráfico usados en el análisis son volúmenes promedio experimentados en la temporada alta de verano. No analizamos días feriados o eventos puntuales. Se realizaron conteos de peatones en verano e invierno y están incluidos en el análisis de tráfico. Los conteos de peatones en horas punta indicaron que aproximadamente 36 peatones cruzan la vía norte de la intersección (SR 267/SR 28 y Brassie Ave/SR 28) y 14 peatones cruzan la vía oeste de la intersección (SR 28). Cuarenta peatones pasan por el lado de la intersección a lo largo del borde sur de la SR 28, sin embargo, este movimiento no perturba el tránsito. El análisis muestra que el tránsito seguirá funcionando de manera aceptable dado el volumen de automóviles y peatones. Se anticipa que la cantidad de peatones en esta intersección será considerablemente menor que la cantidad de peatones en el núcleo comercial (*Commercial Core*) en base a los conteos de tránsito de peatones llevados a cabo por Caltrans en julio de 2019. Estos conteos mostraron que en promedio hay 5 veces más peatones que cruzan la SR 28 en el núcleo comercial que en el lugar de ubicación del proyecto.

Con la alternativa de la rotonda el Condado está proponiendo la instalación de balizas intermitentes rectangulares (*rectangular rapid flashing beacons - RRFBs*) en los cruces. Las *RRFBs* se activan mediante un botón (el peatón debe presionar el botón y esperar a que la luz se encienda). Las *RRFBs* no impiden que los peatones crucen la calzada. En este proyecto no se instalarán otras señaléticas peatonales para controlar el tránsito de peatones porque el número de peatones en esta intersección no cumple con los criterios de Caltrans para su instalación. No obstante, la infraestructura de las *RRFB* permitirá agregar señalética a los cruces peatonales a futuro si así lo requiere el volumen de peatones que por allí transitan.

P: ¿El Condado consideró instalar luces intermitentes en los cruces peatonales existentes con el fin de que los conductores que se acercan puedan ver mejor a los peatones?



R: La implementación de balizas intermitentes activadas por los peatones se considerará durante el proceso de diseño. Incluso si no se incluyen balizas intermitentes, el Condado instalará señalética para advertir a los conductores que se acercan a un paso peatonal.

P: *¿Por qué existen tantos cruces peatonales en la rotonda? ¿El equipo de diseño puede eliminar el paso peatonal de la vía este? ¿Por qué los cruces peatonales están tan cerca de la rotonda?*

R: Uno de los objetivos y necesidades establecidas del proyecto es entregar un corredor integral de tránsito completo que facilite el tránsito de ciclistas y peatones dentro de los límites del proyecto. El objetivo de los cruces peatonales en la rotonda es ofrecer zonas convenientes y seguras para que los peatones crucen el tránsito vehicular y se logra este objetivo no solo para los peatones, sino que también para los ciclistas. Los cruces peatonales sirven un doble propósito, uno para los peatones y el otro para los ciclistas que no se sienten cómodos andando en bicicleta a través de la rotonda. Estos ciclistas pueden salir de la ciclovía usando la rampa para bicicletas e ingresar a la acera de uso compartido para pasar por alrededor de la rotonda. No poner un paso peatonal en la vía este podría agregar tiempo y distancia a la ruta para peatones y ciclistas. Incluir cruces peatonales en la vía este además mejora la conectividad con la acera propuesta a lo largo de la ruta estatal SR 267 y entrega conectividad a las personas que salen de la vía norte de la calle Secline St. que se dirigen a *North Tahoe Beach* o a otros destinos ubicados en el lado sur de la ruta estatal SR 28, una ruta más corta y directa.

P: *¿Qué hace el Condado para llegar al público y comunicar las reuniones relacionadas con el proyecto?*

R: La fecha y horario de las reuniones se informan en las redes sociales, en los periódicos locales, en el boletín electrónico de la *North Tahoe Business Association*, a través de tarjetas que se envían por correo postal, mensaje de correo electrónico de envío masivo y volantes que se reparten en la comunidad. Si Ud. quiere ser incluido/a en la lista de correo postal o correo electrónico, envíe su información de contacto al Jefe de Proyecto del Condado, Dan LaPlante a DLaPlant@placer.ca.gov

P: *¿Por qué el Condado propone reducir la Ruta 28 a una pista en cada dirección?*

R: La reducción de la vía tendrá como resultado una calzada más segura para el tránsito vehicular y de peatones. Dado que la intersección tiene secciones de una vía en cada lado, no habrá un impacto significativo para la congestión vehicular en el área, mejorará la seguridad del cruce peatonal que está ubicado en la mitad de la cuadra frente a 'Safeway' y ayudará a reducir la velocidad de los automóviles. Un beneficio adicional de la reducción de la pista es que habrá espacio para sitios de estacionamiento en la calle para diferentes temporadas, que además servirá como área de acopio de nieve en el invierno.

P: *¿Qué señalética se instalará en la intersección?*

R: La señalética de la intersección debe cumplir con las normas y estándares establecidos en el manual de estandarización de dispositivos para control del tránsito (*Manual on Uniform Traffic Control Devices - MUTCD*). Las señales típicas que se instalarán son señal de aviso de rotonda, señal para ceder el paso,



señal de aviso de cruce peatonal en los cruces peatonales, señales de localización (nombre de las calles) y señales que indica un solo sentido ubicadas en la isla central.

P: ¿Cómo afectará la rotonda los tiempos de respuesta en caso de emergencia en Kings Beach?

R: Ambas alternativas permiten preservar el acceso para emergencias. El análisis del tránsito indica que la alternativa de la rotonda reducirá las demoras en la intersección en general en comparación con la opción con señalética que existe actualmente, por lo tanto, se prevé que la rotonda no afectará los tiempos de respuesta en caso de emergencia. La alternativa con la señalética modificada aumentará el retraso en comparación con la opción de señalética que existe actualmente y podría afectar los tiempos de respuesta en caso de emergencia, no obstante, la implementación de vías para bicicletas permitirá a los servicios de emergencia usar estas vías para adelantar a los vehículos si fuera necesario. Dada la ubicación actual de la estación de bomberos, justo al norte de la intersección, la alternativa de la rotonda mejorará el acceso a la estación.

P: ¿Qué tipo de iluminación se instalará en la intersección?

R: La iluminación será similar a la que está instalada en las rotondas existentes y se finalizará en la fase de diseño.

P: ¿Hay áreas sensibles desde el punto de vista ambiental dentro de los límites del proyecto?

R: El proyecto actualmente se encuentra en la etapa de análisis ambiental para identificar áreas sensibles desde el punto de vista ambiental. Estas áreas serán claramente identificadas y evaluadas en el documento ambiental. Todo impacto ambiental que pudiera tener el proyecto, incluyendo a humedales, será analizado y mitigado.

P: ¿Cómo cambiará el acceso a la Ruta 28 para los residentes y comercios cercanos?

R: El acceso a la Ruta 28 quedará tal como está hoy, excepto en dos lugares. En los condominios 'Sweetbriar', el ingreso y salida para automóviles estará restringido solo a giros a la derecha. En 'Sierra Tires & Automotive', a lo largo de la Ruta 28, el ingreso y salida para automóviles estará restringido solo a giros a la derecha.

P: ¿Por qué incluir Brassie Ave como parte de la rotonda? Esto causará confusión a los conductores que visitan Kings Beach.

R: Brassie Ave se ha incluido como una de las vías de la rotonda para mejorar el acceso a la comunidad local y minimizar el impacto a las propiedades y entorno adyacente. Se evaluaron alternativas que no incluían Brassie Ave., sin embargo, en todas ellas, el acceso desde Brassie Ave a SR 28 tendría que haber quedado restringido a entrada por la derecha y salida por la derecha debido a la geometría de la intersección y esto habría afectado también a otras propiedades. La rotonda incluirá señalética y demarcación en la calzada para garantizar que los conductores sepan cuál salida deben tomar.

P: ¿Por qué la rotonda no incluye una vía by-pass para los automóviles de la conexión oeste de la Ruta 28 que giran a la derecha hacia la Ruta 267? De este modo los automóviles no tendrían que ceder el paso en la rotonda.



R: Agregar una vía *by-pass* aumentaría significativamente el impacto en lo que respecta a los derechos de paso del proyecto. Además, la configuración de una vía *by-pass* aumentaría el riesgo para los peatones que cruzan la calle, porque los vehículos no estarían bajando la velocidad para ceder el paso en la rotonda. La pista para girar a la derecha en la conexión oeste de la ruta estatal SR 28 fue necesaria para minimizar la formación de una fila y los retrasos, y para entregar niveles aceptables de servicio en toda la intersección.

P: ¿Por qué el proyecto solo propone una pista en la Ruta 267 y una pista a través de la rotonda? ¿Se ha llevado a cabo un análisis de tránsito en la Ruta 267?

R: El análisis de tránsito indica que la formación de fila y los retrasos en la Ruta 267 están dentro de los límites aceptables. Agregar una pista adicional a la Ruta 267 aumentaría considerablemente los impactos al medio ambiente y a la propiedad, entregando mínimos beneficios. La configuración de la rotonda da prioridad a los grandes movimientos con el fin de maximizar la capacidad y, al mismo tiempo, reducir el número de conflictos entre conductores. Pistas adicionales en la rotonda aumentarían el número de conflictos, los impactos al medio ambiente y el costo de construcción del proyecto.

P: ¿Qué tipo de bordillo de protección se usará en la rotonda? Al parecer los bordillos de protección en las rotondas existentes se dañan mucho.

R: El tipo de bordillo de protección no ha sido seleccionado en esta etapa del proyecto y se hará en la etapa de diseño final. Los bordillos de protección que se usen en la rotonda deben cumplir con los estándares de Caltrans y probablemente variarán dependiendo de su uso, lo que se definirá en la etapa de diseño. La selección del tipo de bordillo de protección tomará en cuenta la remoción de nieve de modo de minimizar el daño continuo que sufren los bordillos durante esta actividad.

La mayor parte del daño causado en las rotondas existentes se debe a las máquinas barredoras de nieve. En la rotonda propuesta, la calzada de circulación es considerablemente más grande. El tamaño de la calzada de circulación dará mayor libertad de movimiento para la remoción de nieve y habrá menor probabilidad de dañar los bordillos de protección.

P: ¿Cuáles son los límites de la acera propuesta a lo largo de la Ruta 267?

R: La acera propuesta conectará Dolly Varden Ave con la Ruta 28 a lo largo de la Ruta 267.

P: ¿El equipo del proyecto se contactará con Tahoe Truckee Area Regional Transit (TART) para informar acerca de las implicancias del proyecto?

R: El equipo del proyecto se contactará con TART ya que dos paradas de bus se verán afectadas por el proyecto y, de hecho, las paradas se verán beneficiadas gracias a las mejoras de acceso del proyecto.

P: Debido a la congestión vehicular, los conductores querrán buscar atajos como Tiger y Brassie, donde los peatones por lo general transitan por la calle.

R: El análisis del tránsito indica que, en el año de apertura, con la alternativa de la rotonda, la operación mejorará en comparación a las condiciones existentes. El tiempo de retraso se reducirá en 1,5 segundos durante la temporada alta. En el caso de la alternativa con señalética, en el año de apertura,



el tiempo de retraso aumentaría en aproximadamente 8 segundos durante la temporada alta. Por lo tanto, considerando la reducción en el tiempo de retraso que implica la rotonda y el mínimo aumento en el retraso que implica la alternativa con señalética, el equipo del proyecto estima que el proyecto no hará que los usuarios decidan tomar calles aledañas en lugar de la Ruta 267 o Ruta 28.

P: ¿El Condado puede modernizar las rotondas existentes con balizas y temporizadores para el paso de peatones?

R: Las rotondas existentes en el área del núcleo comercial están fuera del alcance de este proyecto. Sin embargo, el Condado está trabajando en ese proyecto por separado para abordar esta necesidad. Para más información acerca de las rotondas existentes, visite el sitio web del Condado Placer <https://www.placer.ca.gov/> * para más detalles acerca del proyecto. También puede contactar a Dan LaPlante, Jefe de Proyecto del Condado de Placer, en el número de teléfono (530) 581-6231 o en: DLaplant@placer.ca.gov