



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

BIENVENIDO

Gracias por visitar la jornada de puertas abiertas de la División de Transporte del Condado de Lake para el **Estudio de Planificación Vial de Fairfield**. Agradecemos su tiempo para informarse mejor sobre este estudio y brindar sus comentarios.

ESPERAMOS QUE LO HAGAS:

-  Iniciar Sesión
-  Echaun Vistazo a las Exposiciones
-  Mira el Video
-  ¡Hacer las Cuestiones!
-  Proporcionar Retroalimentación

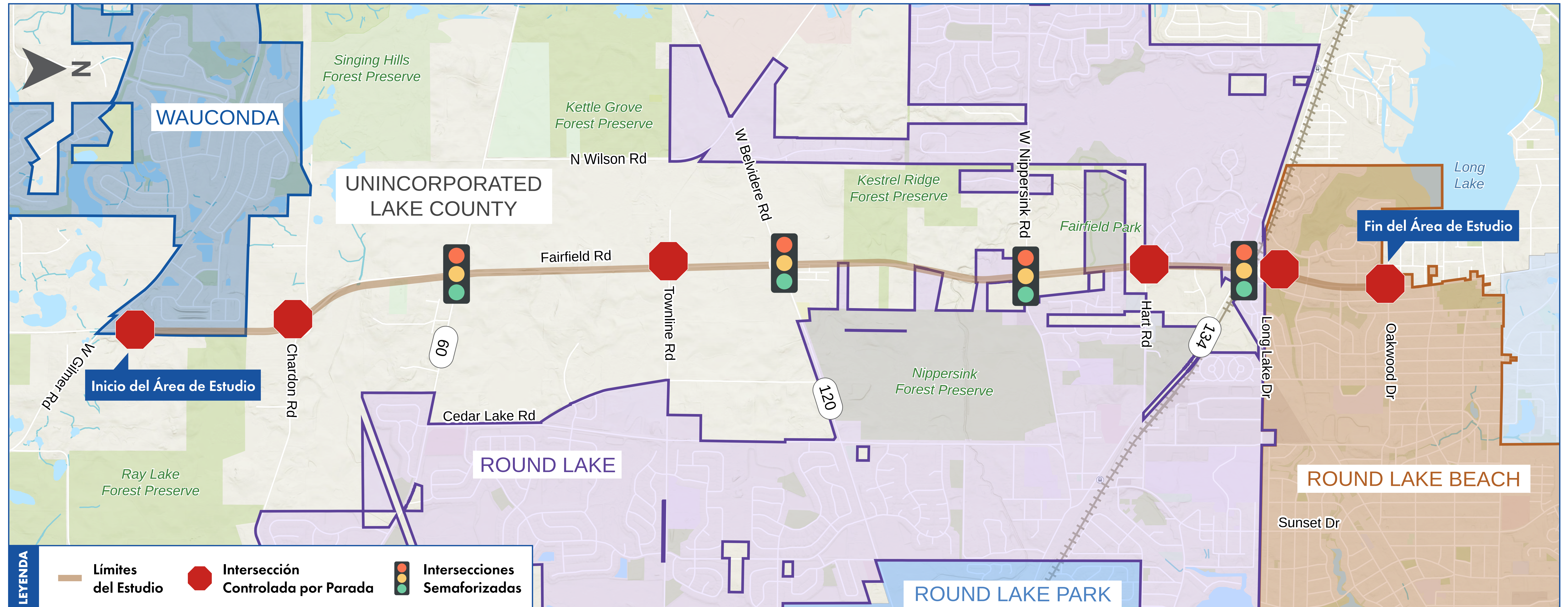
LO QUE APRENDERÁS SOBRE:

-  Acerca del Estudio
-  Resultados del Estudio
-  Próximos Pasos

MAPA DE UBICACIÓN Y ÁREA DE ESTUDIO



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO



El área de estudio sigue Fairfield Road desde el norte de Gilmer Road hasta Oakwood Drive, un segmento de aproximadamente 5,5 millas.

¿QUÉ ES UN ESTUDIO PEL?



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Un PEL o Estudio de Planificación y Vínculos Ambientales es un estudio de planificación que proporciona lo siguiente:

- Un enfoque colaborativo para la toma de decisiones
- Consideración temprana de:
 - Recursos ambientales
 - Contexto comunitario
 - Planes de desarrollo futuros



¿POR QUÉ UTILIZAR UN ESTUDIO PEL?



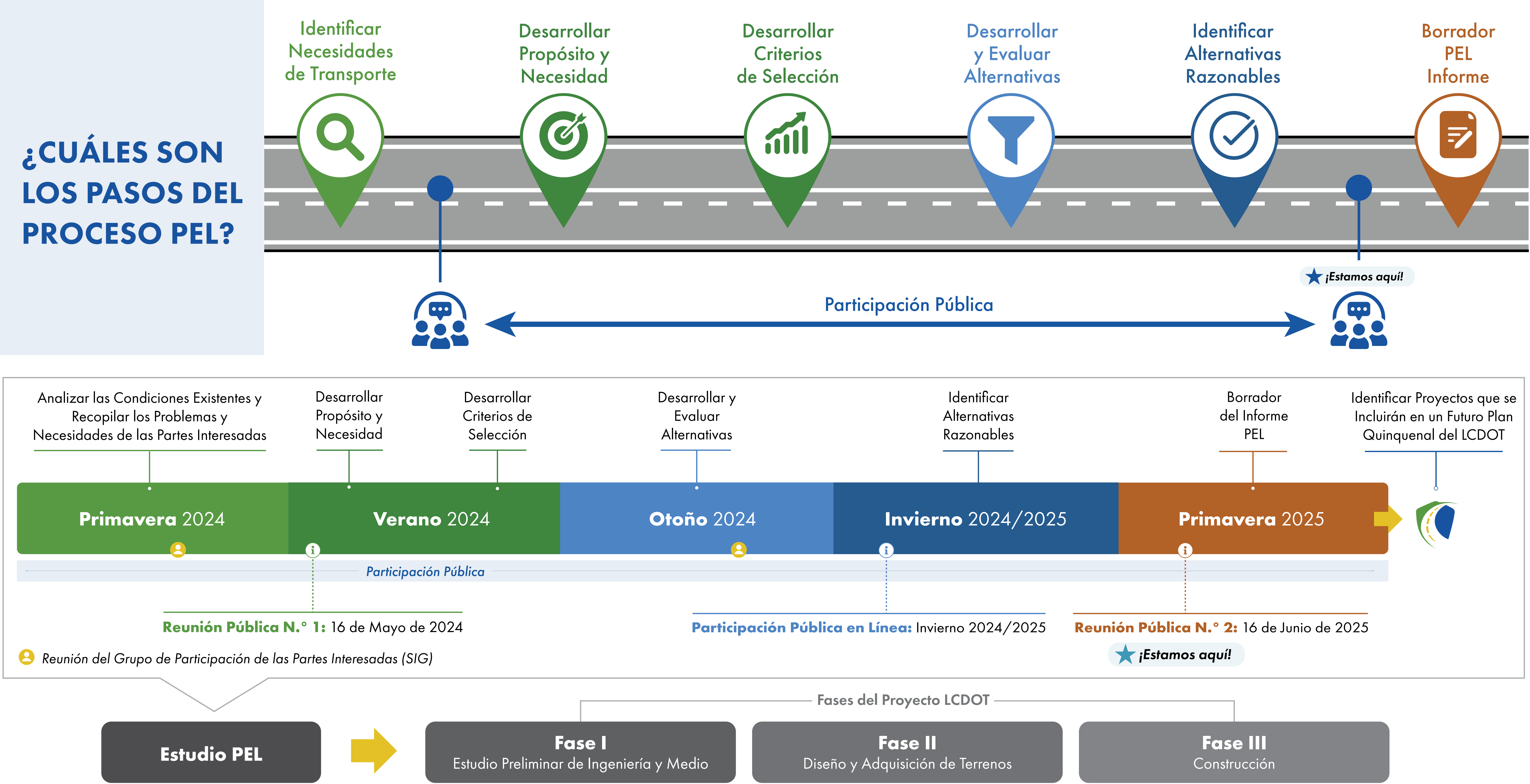
FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Se realizará un estudio PEL para permitir lo siguiente:

-  Proyecto de Propósito y Necesidad con la concurrencia federal y estatal
-  Selección de alternativas
-  Descripción básica del entorno ambiental
-  Decisión sobre metodologías de análisis
-  Permite que el proyecto sea elegible para posible financiación estatal y federal

El PEL elaborará una hoja de ruta para el corredor e identificará posibles proyectos futuros.

CRONOGRAMA Y PROCESO DE ESTUDIO



PROPÓSITO Y NECESIDAD



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO



El **Propósito** de las mejoras de transporte en el área de estudio es reducir la congestión en Fairfield Road y las carreteras circundantes y mejorar la seguridad de todos los usuarios.



La **Necesidad** de las mejoras se basa en la opinión pública para mejorar la seguridad y las operaciones, reducir la congestión, ser compatible con otras mejoras planificadas en las carreteras circundantes y considerar modos de transporte no motorizados para ciclistas y peatones.

COMENTARIOS QUE HEMOS RECIBIDO



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Existen preocupaciones sobre la seguridad vial en varias intersecciones del corredor, en particular en Chardon Rd., Gilmer Rd., y las rutas 60, 120 y 134 de Illinois.

Se deben considerar medidas de control de tráfico, como un semáforo de cuatro vías o una rotonda.

La velocidad excesiva de los vehículos en el corredor es un problema.

El volumen de tráfico dificulta el tránsito por el corredor, especialmente en horas punta.

La conectividad y la seguridad para ciclistas y peatones deben ser una prioridad. Considere la posibilidad de añadir senderos multiuso.

Los problemas de inundaciones o drenaje son una preocupación existente y deben priorizarse en el estudio.

El volumen de tráfico de mercancías en Fairfield Road y la IL 120 genera desafíos.

Se debe tener cuidado para evitar o minimizar los impactos ambientales de posibles proyectos.



Participación en línea

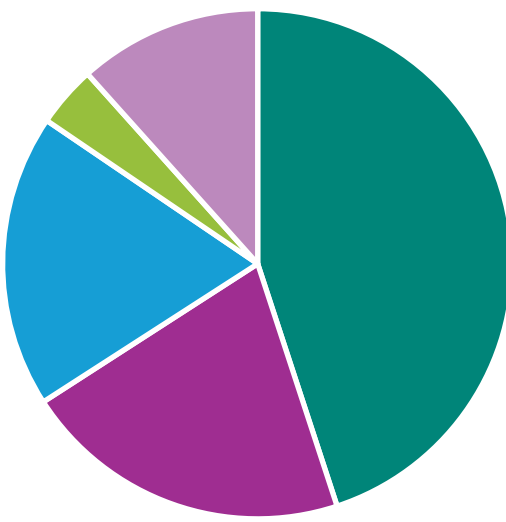
Respuestas a las preguntas de la encuesta:



PREGUNTA 1

¿Cuál es su preferencia de instalaciones para bicicletas y peatones al norte de IL 120?

47% Sendero Todoterreno de Usos Múltiples **14% Arcén Pavimentado**
18% Carril Bici en Carretera con Bordillo **9% Acera** **12% Ninguno**

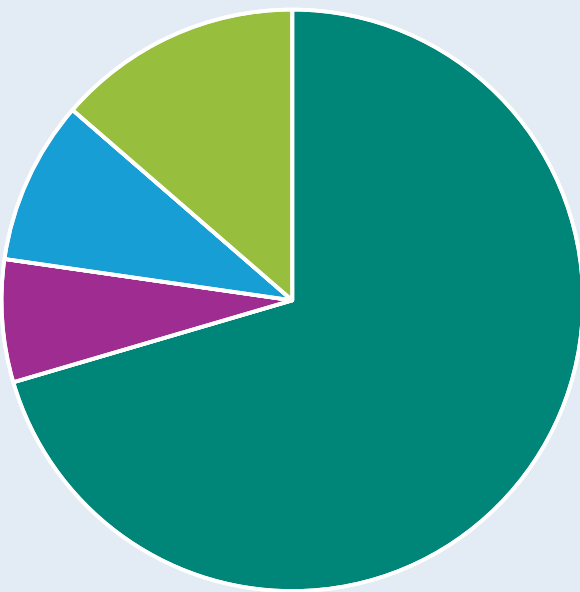


QUESTION 2

¿Cuál es su preferencia de instalaciones para bicicletas y peatones al SUR de IL 120?

46% Sendero Todoterreno de Usos Múltiples **18% Arcén Pavimentado**
21% Carril Bici en Carretera con Bordillo **4% Acera** **11% Ninguno**

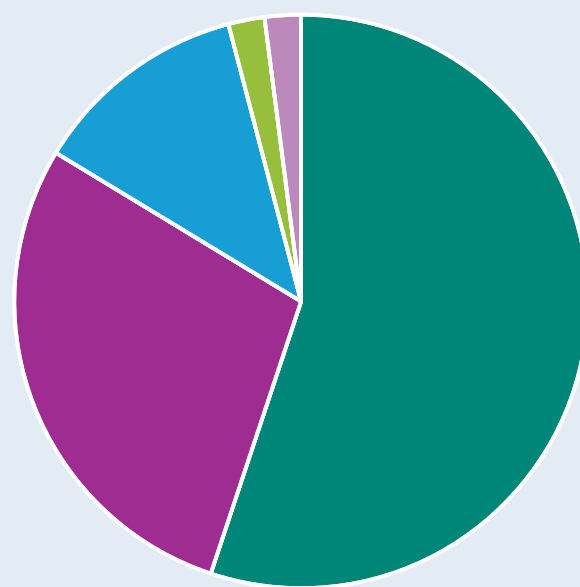
Se evalúan alternativas para mejorar las operaciones de tránsito, aumentar la seguridad vial, el impacto en terrenos adyacentes, el impacto en los recursos naturales, la viabilidad técnica y el costo de construcción. ¿Qué criterios de selección adicionales deberían incluirse, si corresponde?



- 31** Seguridad y Conectividad para Bicicletas y Peatones
- 6** Operaciones de Tráfico y Congestión
- 4** Impactos en la Propiedad y Acceso a la Entrada Vehicular
- 3** Seguridad del Vehículo y Comportamiento del Conductor

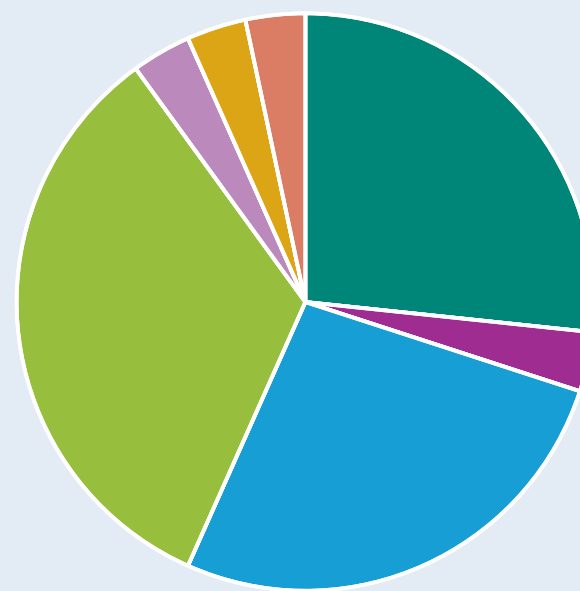
Participación en Línea

Comentarios del Mapa Interactivo



- 27** Conectividad Entre Bicicletas y Peatones
- 13** Seguridad
- 5** Tráfico
- 1** Ambiental
- 1** Otras consideraciones

Comentarios Sobre la Participación en Línea



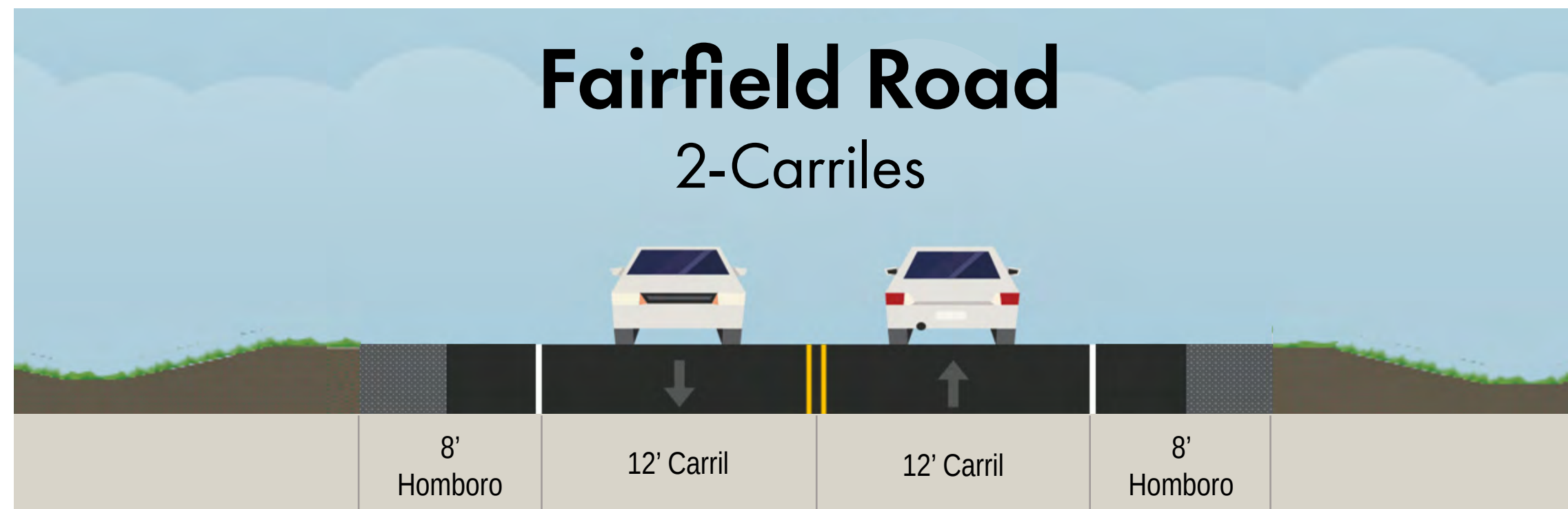
- 10** Mejorar la Seguridad y las Operaciones en las Intersecciones
- 8** Aumentar la capacidad de los vehículos y/o mejorar las operaciones de tráfico
- 8** Seguridad y Conectividad para Bicicletas y Peatones
- 1** Evite Agregar Carriles
- 1** Impactos en el Tráfico de Mercancías
- 1** Limitar los Impactos Sobre el Medio Ambiente
- 1** Otro

PROCESO DE SELECCIÓN



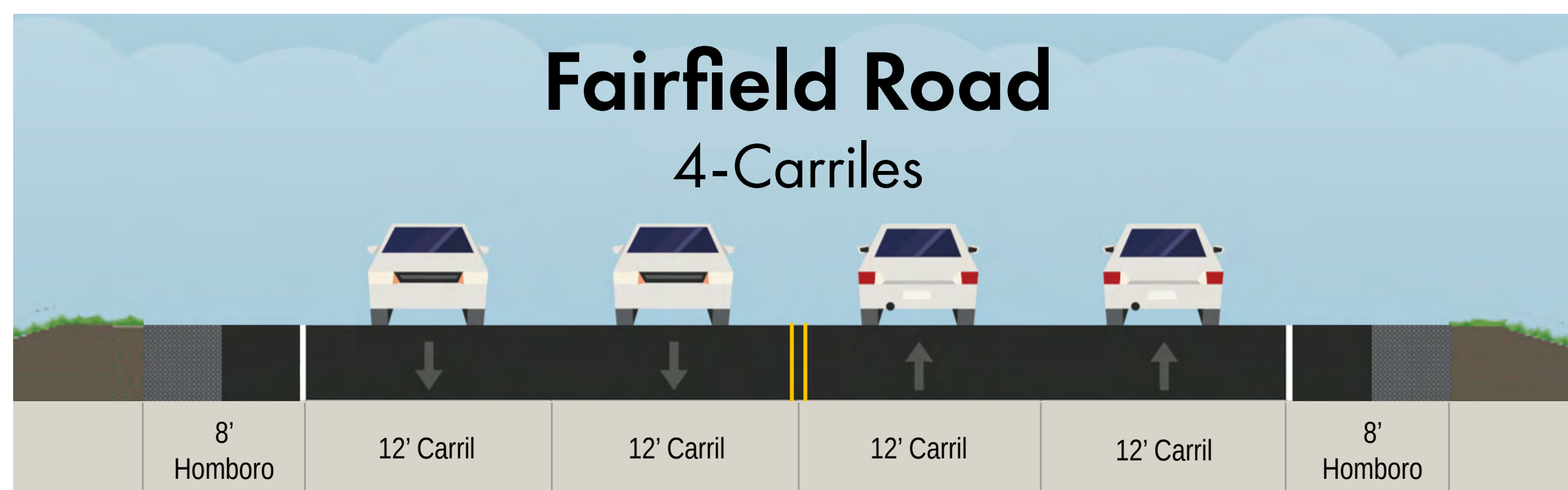
- Los objetivos del proyecto, los requisitos de diseño y el proceso para determinar los diseños recomendados para su posterior análisis durante la Fase I.
- Las alternativas que no cumplieron con el Propósito y la Necesidad o que tienen impactos o costos excesivos no se trasladan al siguiente paso.
- Se analiza el número de carriles de circulación a lo largo del corredor para evaluar el desempeño operativo y de seguridad del tráfico.
- La geometría de la intersección se aplica a los diseños transferidos del paso anterior y se evalúa en detalle para determinar el rendimiento operativo y de seguridad del tráfico, junto con los impactos en los terrenos adyacentes y las características ambientales.
- Los tipos de intersecciones (con control de parada, señalizadas, rotonda) que se determinaron como viables para cada ubicación se enumeran para su desarrollo y análisis en la Fase I, que es un futuro proyecto de ingeniería.
- Se aplican aceras, senderos y ciclovías compartidas a los diseños del paso anterior y se analizan sus operaciones no motorizadas y su seguridad, junto con los impactos en el terreno adyacente y las características ambientales.
- Los diseños considerados favorables se recomiendan para un análisis más profundo durante la Fase I, que es un futuro proyecto de ingeniería.

ALTERNATIVAS DE CARRETERAS QUE NO SE LLEVAN A CABO



2-Carriles

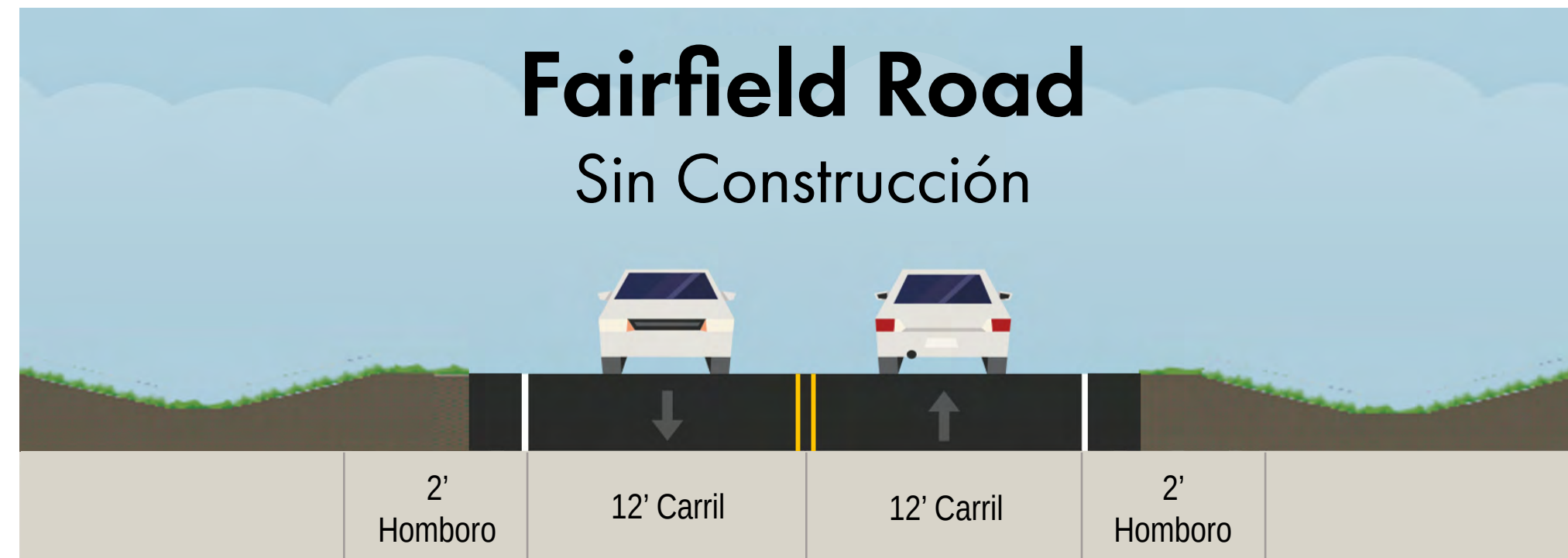
- No cumple con el Propósito ni la Necesidad según las condiciones de tráfico y seguridad existentes



4-Carriles

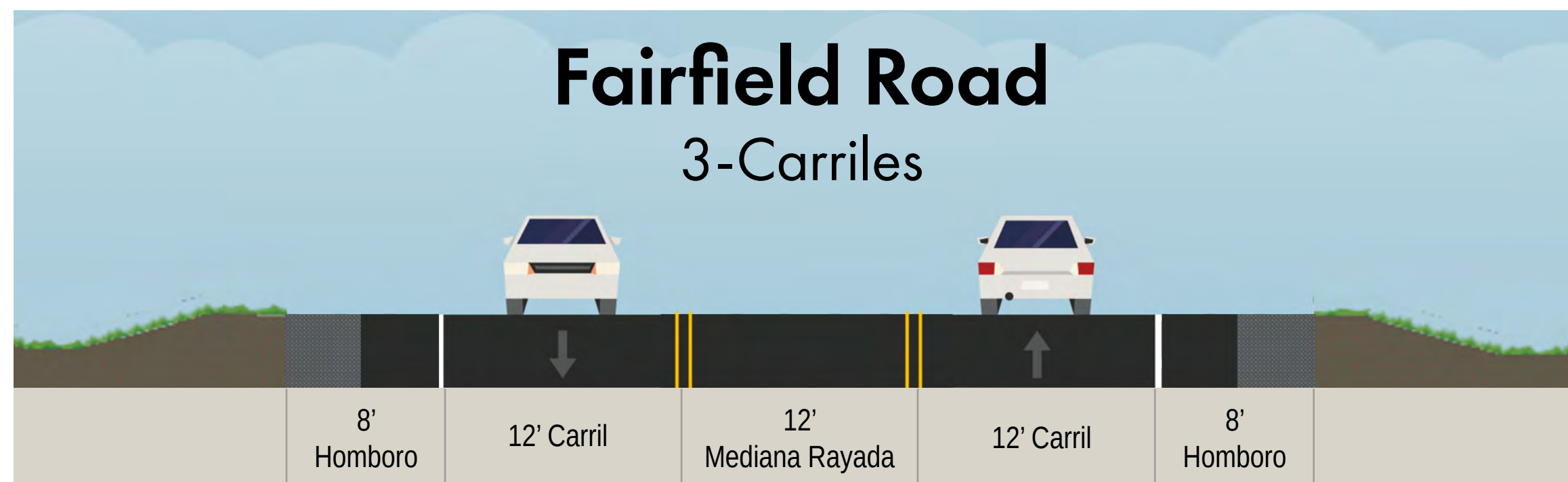
- Mejora moderada en las operaciones de tráfico
- Poca mejora en la seguridad
- Mayor riesgo de colisiones traseras para vehículos que giran a la izquierda, así como colisiones frontales y laterales

ALTERNATIVAS VIAL QUE SE LLEVARÁN ADELANTE



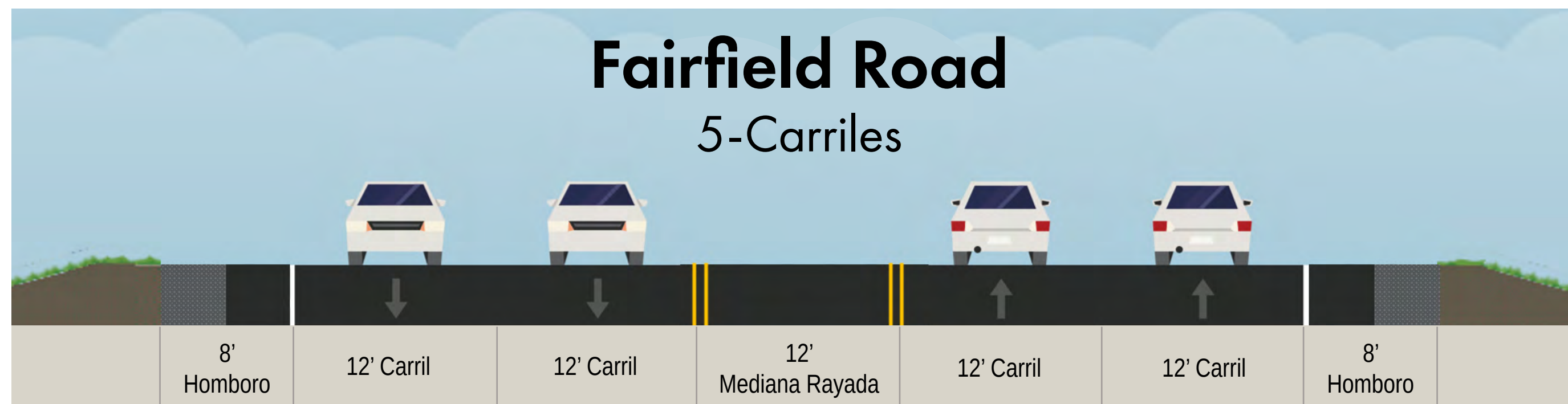
~ Sin Construcción

- Sirve como referencia de comparación para otras alternativas
- Obligado por el gobierno federal a avanzar a través del proceso



✓ 3-Carriles

- Mejoras moderadas en la movilidad del tráfico
- Aumenta la seguridad
- Mayores impactos en propiedades adyacentes y recursos naturales
- Mejoras en la seguridad de ciclistas y peatones mediante alternativas no motorizadas

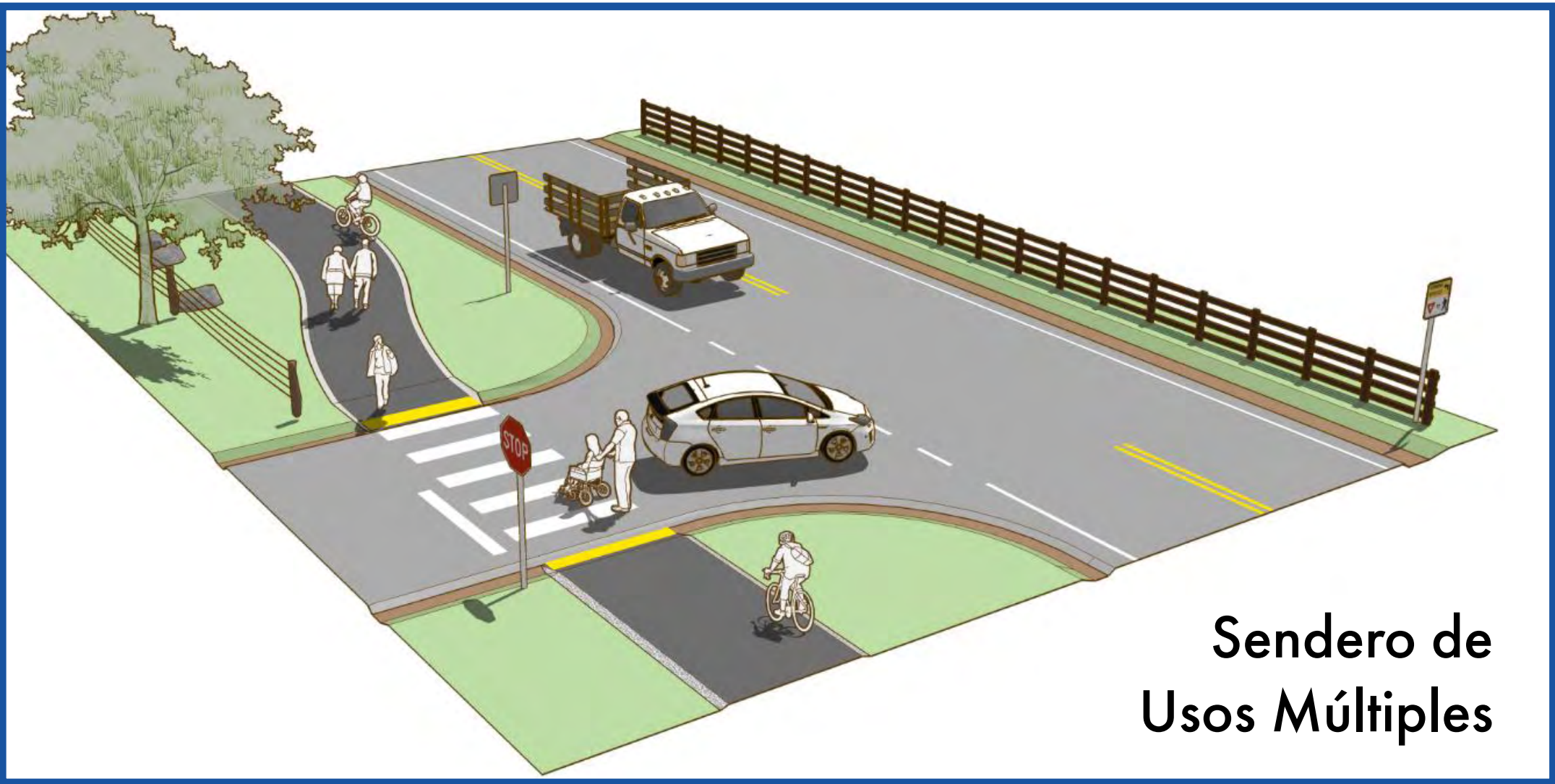
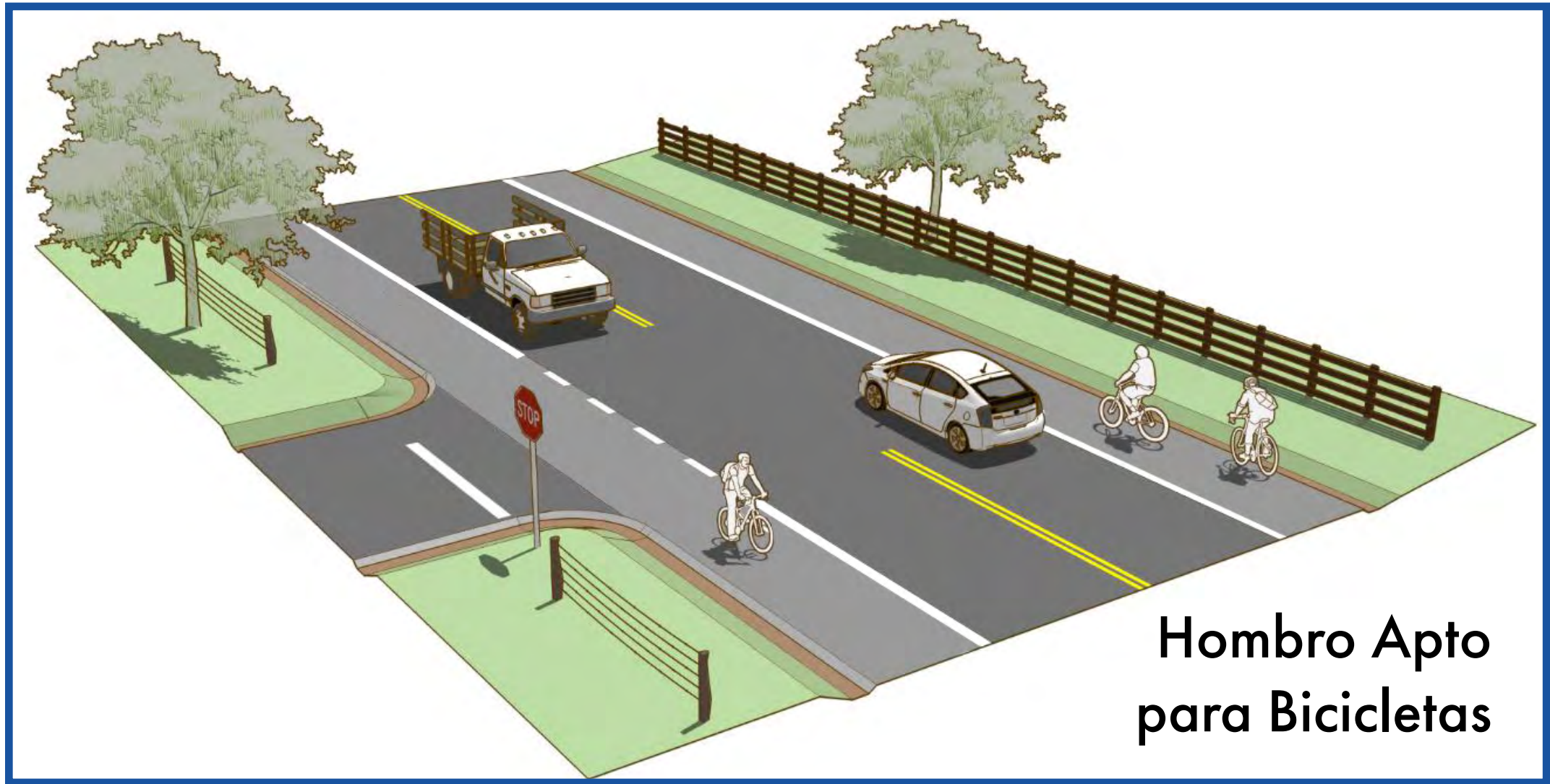
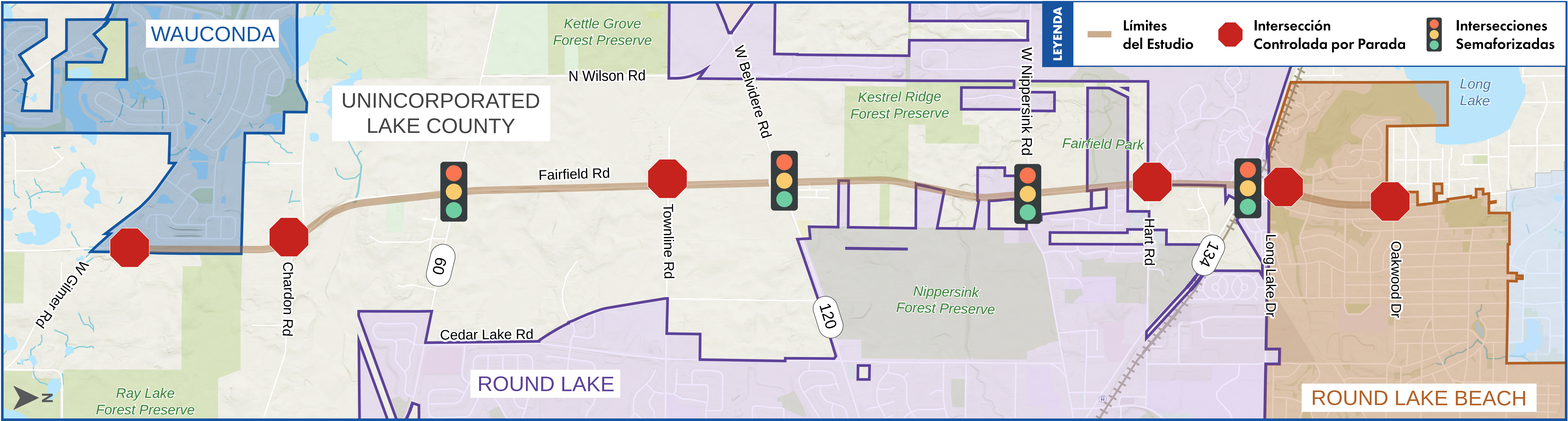


✓ 5-Carriles

- Grandes mejoras en la movilidad del tráfico
- Aumenta la seguridad
- Mayores impactos en propiedades adyacentes y recursos naturales
- Mejoras en la seguridad de ciclistas y peatones mediante alternativas no motorizadas

Se están considerando mejoras no motorizadas, como ciclovías y aceras, con todas las alternativas.
Consulte el Panel de Alternativas No Motorizadas para obtener más información.

ALTERNATIVAS NO MOTORIZADAS QUE SE IMPULSARÁN



Fuente: Guía de Diseño para Pueblos Pequeños y Zonas Rurales. Instalaciones para Caminar y Andar en Bicicleta.

MEJORAS EN LAS INTERSECCIONES QUE SE ESTÁN CONSIDERANDO



 **CONTROLADO
POR PARADA**

 **ROTONDA**

 **SEÑALIZADO**

 **REORDENACIÓN**

MEJORAS EN LAS INTERSECCIONES CONSIDERADAS					
Intersecciones	Carriles de Giro Adicionales en Fairfield Road	Carriles de Giro Adicionales en la Calle Secundaria	Mejora de los Semáforos	Instalación de Semáforos	Rotonda
Fairfield Road en Gilmer Road				●	●
Fairfield Road en Chardon Road	●	●		●	●
Fairfield Road en IL Route 60			●		
Fairfield Road en Townline Road	●				●
Fairfield Road en IL Route 120	●	●	●		
Fairfield Road en Nippersink Road			●		●
Fairfield Road en Hart Road		●		●	●
Fairfield Road en IL Route 134	●		●		
Fairfield Road en Long Lake Drive				●	●

QUÉ SIGUE



FAIRFIELD ROAD PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

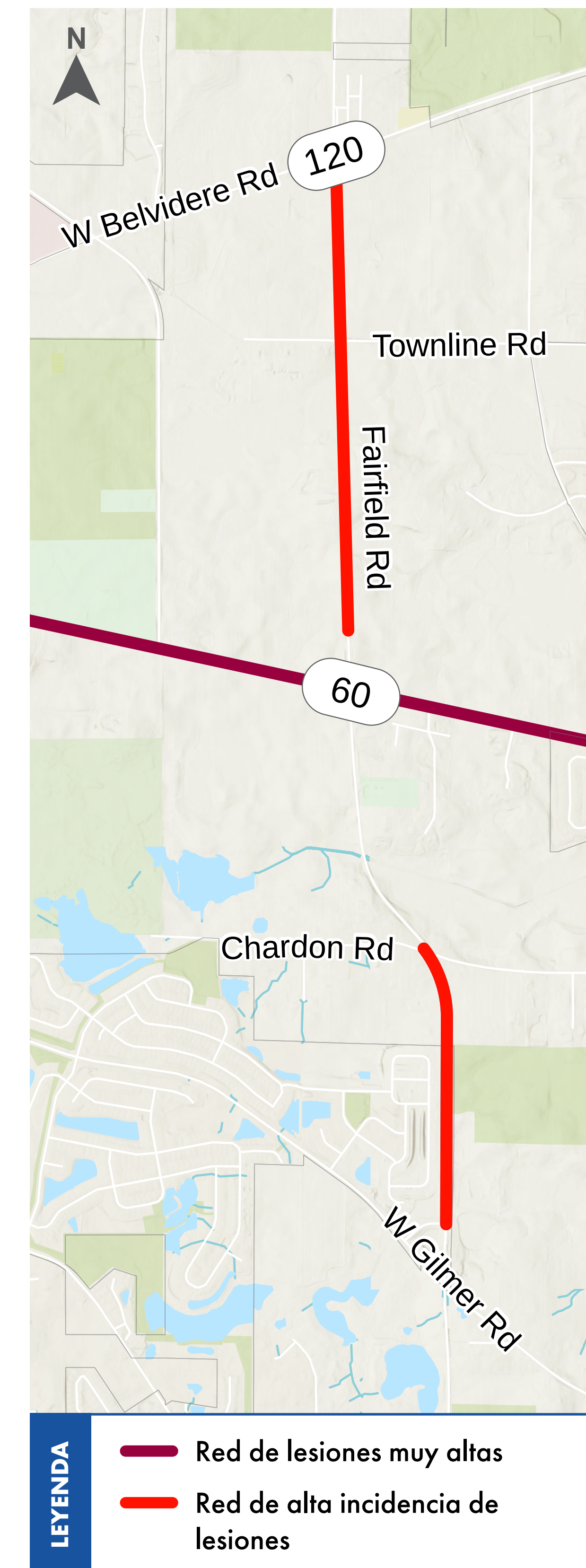
Tras la finalización de esta reunión y del período de comentarios públicos, se finalizará el informe PEL y se publicará en el sitio web. El informe orientará la programación de los fondos del condado para las futuras fases de ingeniería y construcción de los proyectos a lo largo del corredor. Estos futuros estudios de ingeniería incluirán un análisis exhaustivo de las alternativas implementadas, incluyendo las alternativas de intersección y no motorizadas, y determinarán la alternativa preferida para cada segmento. Se realizarán actividades adicionales de divulgación con las partes interesadas y el público, incluyendo reuniones públicas, como parte de estos futuros estudios de ingeniería.

MEJORAS PREVISTAS A CORTO PLAZO (ANTICIPAR 1-2 AÑOS)

- Finalizar el Informe PEL (2025)
- Iniciar estudio preliminar de ingeniería desde el norte de Gilmer Road hasta el norte de IL 60
- Vuelva a pavimentar la carretera desde IL 60 hasta Nippersink Road (2026)

MEJORAS PREVISTAS A LARGO PLAZO (ANTICIPAR 3-5 AÑOS)

- Iniciar estudio preliminar de ingeniería (N. de IL 60 a N. de IL 120)
- Iniciar estudio preliminar de ingeniería (N. de IL 120 a N. de IL 134)



SU OPINIÓN



FAIRFIELD ROAD
PLANIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El período de comentarios está abierto del **16 DE JUNIO AL 14 DE JULIO DE 2025**



Complete un Formulario de Comentarios



Connect@FairfieldRoadStudy.com



FairfieldRoadStudy.com



División de Transporte del Condado de Lake
c/o Equipo de estudio de planificación de Fairfield Road
600 West Winchester Road
Libertyville, IL 60048



¡Escanea
el código
QR para
enviarnos
comentarios
adicionales!

