



8 de Agosto de 2024

Bienvenidos Reunión pública no. 1

SH 146 desde IH 10 hasta Ferry Road

Condados: Chambers y Harris

CSJ: 0389 02 058, etc.

Hola y bienvenidos a la primera reunión pública para el Estudio de Viabilidad de la SH 146. Mi nombre es Janette y estoy con Stantec, un consultor para este estudio. Hoy, estaré presentando en nombre del Departamento de Transporte de Texas, o TxDOT.

Esta presentación ha sido pregrabada. Durante la presentación virtual, puede pausar el video y navegar hacia adelante o hacia atrás utilizando su reproductor de video.



¡Gracias por venir!

¡Su asistencia es muy apreciada!




8 de Agosto de 2024

Gracias por su participación en esta reunión. Esperamos su aporte y compromiso continuo en el Estudio de Viabilidad de la SH 146.



El 7 de noviembre del 2000 fue el último día sin muertes en las carreteras de Texas. Eso significa que durante más de dos décadas, al menos una persona ha muerto cada día. Todos tenemos un papel que desempeñar para cambiar eso. Este mensaje es ese recordatorio: para Terminar la Racha de muertes en las autopistas de Texas, necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestro objetivo de cero muertes para el 2050. Los texanos pueden jugar un papel importante en poner fin a los accidentes fatales con unos simples hábitos de conducción: usar cinturones de seguridad, conducir dentro del límite de velocidad, guardar el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas. Así que por favor, haz tu parte y comparte este mensaje con tus amigos y familiares.



¿Por qué estamos aquí...?

- **Compartir nuestros hallazgos sobre las condiciones existentes, los problemas clave y las necesidades a lo largo del corredor del estudio**
- **Presentar tres alternativas conceptuales**
- **Recibir sus comentarios y opiniones**

4

En la reunión pública de hoy, presentaremos una visión general de las condiciones existentes, los problemas clave y las necesidades dentro del corredor del estudio.

Además, introduciremos tres alternativas conceptuales. Valoramos su aporte y comentarios sobre estas alternativas, ya que son esenciales para guiar y dar forma a los esfuerzos de planificación y desarrollo del estudio.

Propósito del estudio

-  **Mejorar la seguridad**
-  **Mejorar la movilidad**
-  **Atender las demandas futuras de tráfico**
-  **Atender el crecimiento industrial en el área de estudio**
-  **Abordar el tráfico de vehículos pesados a lo largo del corredor de estudio**



La exhibición a la derecha muestra el corredor del estudio que es un corredor de 4.9 millas de la SH 146, que se extiende desde el norte de la IH-10 en Langston Road en el Condado de Chambers hasta el norte de Ferry Road en el Condado de Harris, Texas.

El propósito del Estudio de Viabilidad de la SH 146 es mejorar la seguridad y la movilidad, acomodar efectivamente la demanda futura de tráfico, y el crecimiento industrial y abordar el tráfico de vehículos pesados a lo largo del corredor de estudio.

Tabla de contenidos

- 1 | Resumen del estudio
- 2 | Beneficios de la gestión de acceso
- 3 | Alternativas conceptuales
- 4 | Próximos pasos
- 5 | Cómo proporcionar comentarios/hacer preguntas

6

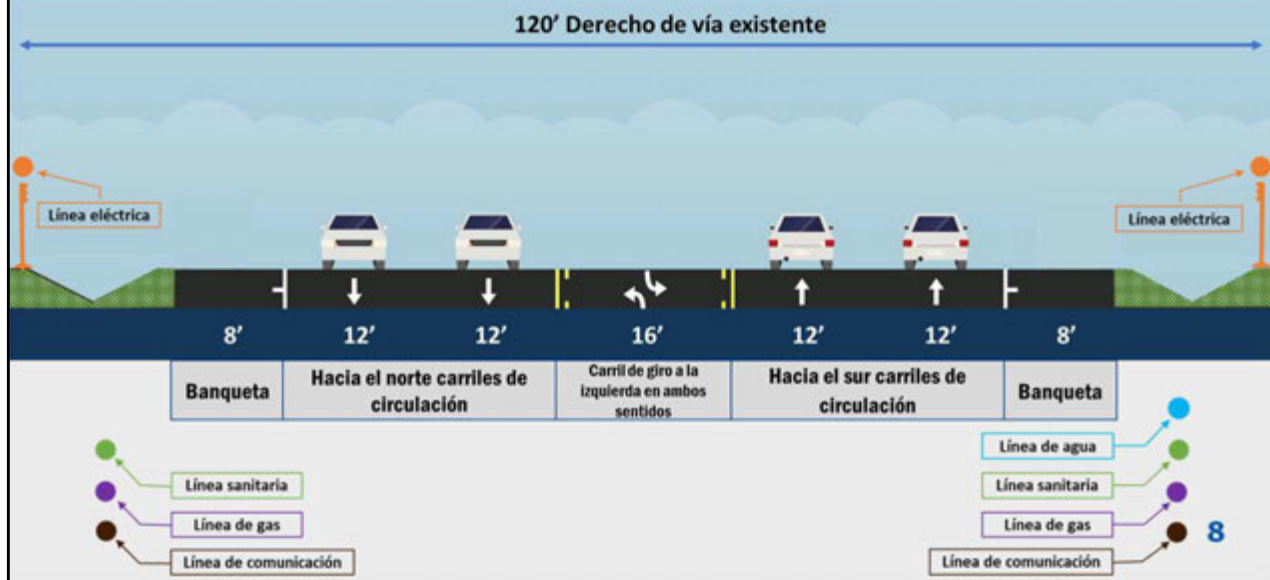
En esta reunión pública, cubriremos los siguientes temas: Primero, proporcionaremos una visión general del estudio, detallando las condiciones existentes, los problemas actuales y las necesidades identificadas. A continuación, discutiremos los beneficios de la gestión de accesos y cómo puede mejorar el flujo de tráfico y la seguridad. Luego, presentaremos las tres alternativas conceptuales para el corredor. Finalmente, esbozaremos los próximos pasos en el proceso y explicaremos cómo puede compartir sus comentarios y hacer preguntas.

Proceso y cronograma del estudio



En esta diapositiva, verá una línea de tiempo que describe las principales fases del Estudio de Viabilidad SH 146. Actualmente estamos en la fase de 'Desarrollo y Evaluación de Alternativas Conceptuales', como se indica por el cuadro 'Usted está aquí'.

Sección típica existente



Esta diapositiva muestra una sección típica de cómo se ve la carretera hoy en día. Una sección típica es una ilustración de una vía que muestra elementos de diseño incluyendo carriles principales, aceras y anchos de derecho de paso.






La disposición actual de la vía para la SH 146 consiste en cuatro carriles de 12 pies con un carril central de giro continuo a la izquierda de 16 pies, y hombros exteriores de 8 pies. Las utilidades están ubicadas bajo tierra a ambos lados, mientras que las líneas eléctricas corren sobre el suelo a lo largo de ambos lados del corredor del estudio. A continuación, presentaremos una visión general de las características del corredor de estudio, los problemas actuales y las necesidades identificadas.

Red de transporte de carga de carreteras de Texas



La red de transporte de carga de carreteras de Texas es designada por TxDOT e incluye las carreteras interestatales, NHS, el sistema troncal de Texas y los corredores de carga emergentes.

Leyenda

-  Límite Del Corredor
-  Área De Estudio Del Corredor
-  Puerto
-  Centro De Distribución De Walmart
-  Red De Carga De Autopistas De Texas

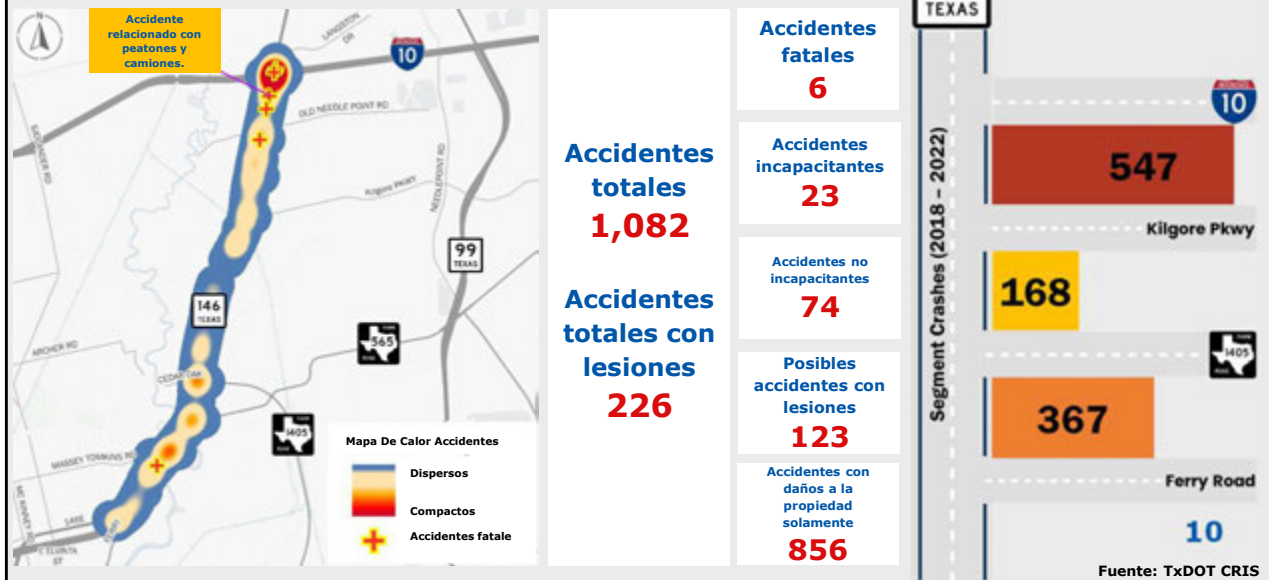
9

Esta diapositiva muestra el mapa de la Red de transporte de Carga de Carreteras de Texas.

En el mapa, las carreteras resaltadas en naranja y negro indican rutas que son parte de la Red de transporte de Carga de Carreteras de Texas. Estas rutas juegan un papel crucial en el apoyo al movimiento de carga a través del estado.

El corredor del estudio SH 146 es parte de la Red de transporte de Carga de Carreteras de Texas.

Resumen histórico de accidentes (2018 – 2022)

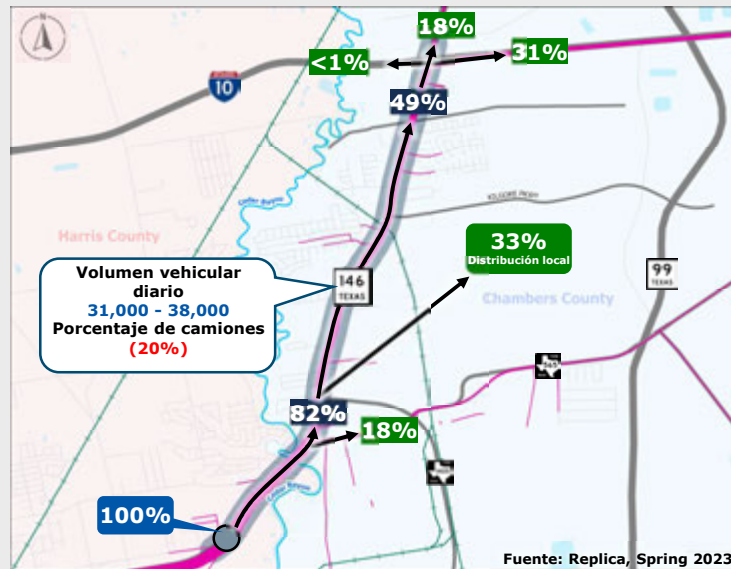
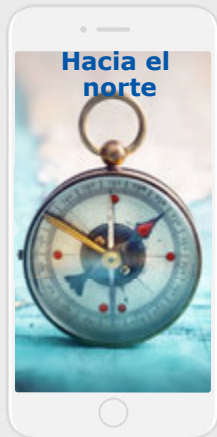


Esta diapositiva proporciona un resumen de los datos históricos de accidentes a lo largo del corredor del estudio SH 146 durante los últimos cinco años (2018 – 2022). En este período, ha habido un total de 1,082 accidentes, de estos accidentes, 226 fueron accidentes con lesiones, 23 fueron accidentes incapacitantes y 6 fueron accidentes mortales.

A la izquierda, puede ver un mapa de calor que ilustra la concentración de accidentes, incluidos los accidentes mortales, a lo largo del corredor. El lado derecho de la diapositiva desglosa los datos de accidentes en tres segmentos del corredor.

Origen-destino existente (todo el tráfico vehicular)

**Originado desde
SH 146 en Ferry
Rd**



11

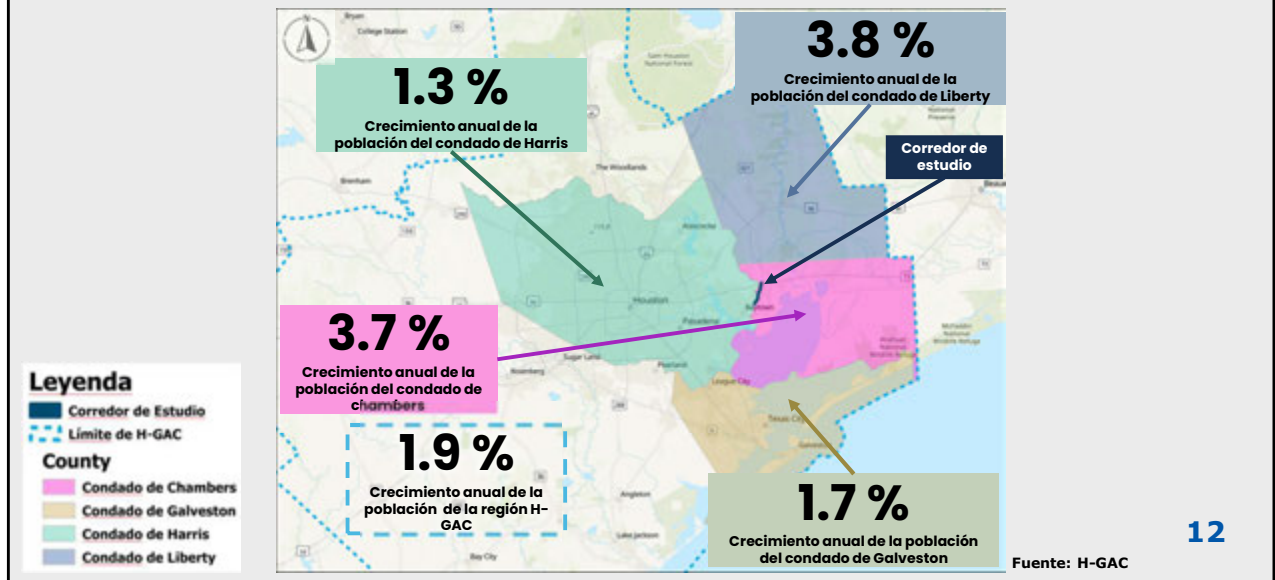
Esta exhibición muestra el origen y destino del tráfico vehicular en el corredor del estudio.

El punto gris representa el tráfico que se origina en Ferry Road hacia el norte.

Del total de este tráfico vehicular, el 49% es tráfico de paso. El 31% del tráfico de paso se dirige hacia el este en la IH-10.

El tráfico local del vecindario dentro del corredor del estudio representa el 33% del tráfico vehicular total.

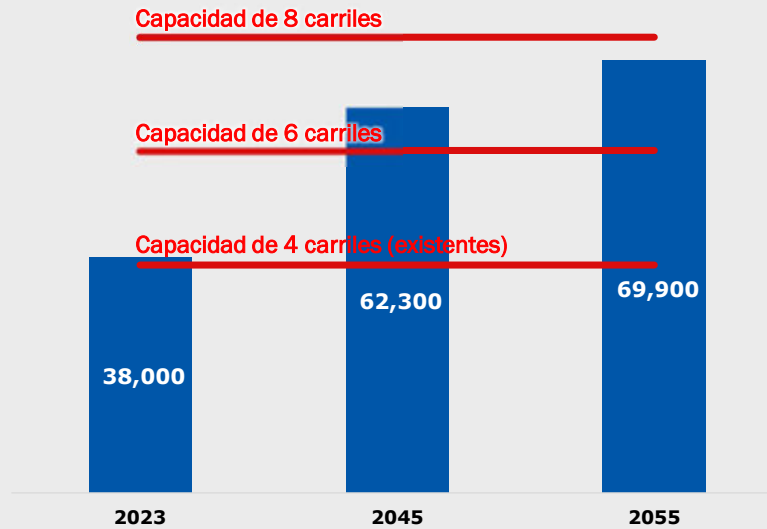
Crecimiento Regional (2020-2045)



Esta exhibición destaca el crecimiento regional alrededor del corredor del estudio.

Los condados de Chambers y Liberty están experimentando un crecimiento significativo con tasas de crecimiento anuales del 3.7% y 3.8%, respectivamente. Estas tasas son el doble de altas que el promedio regional del 1.9%.

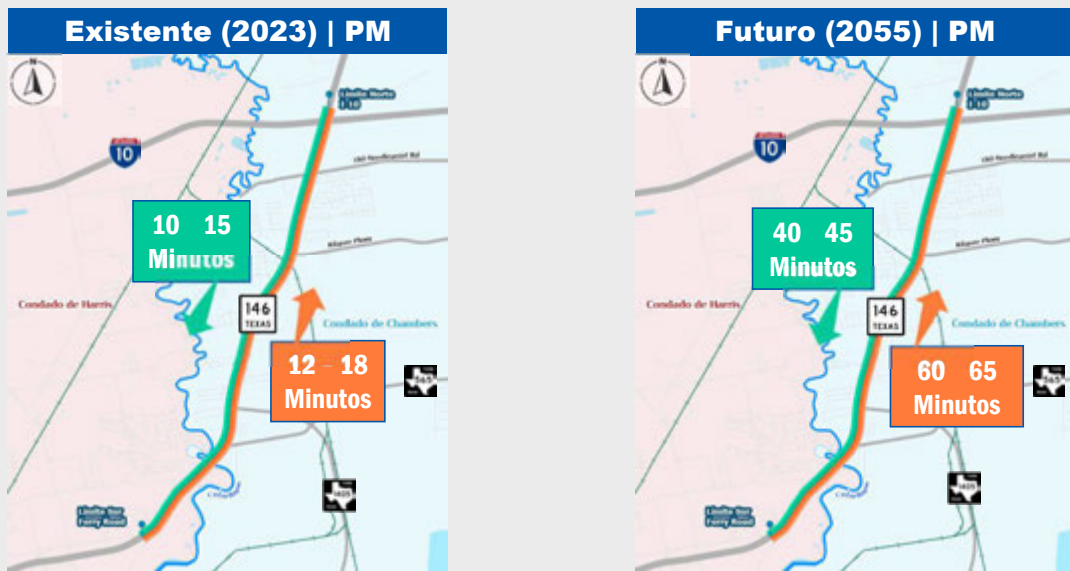
Volúmenes de tráfico futuro



13

Esta diapositiva muestra la demanda de tráfico proyectada frente a la capacidad vial durante los años 2023, 2045 y 2055. Las barras azules representan el aumento de la demanda de tráfico, y las líneas horizontales muestran las capacidades para configuraciones de 4, 6 y 8 carriles. Como se puede ver, la demanda supera la capacidad de las configuraciones de 4 y 6 carriles tanto en 2045 como en 2055, mientras que una configuración de 8 carriles puede acomodar adecuadamente la demanda de tráfico proyectada a lo largo del corredor del estudio.

Tiempo de viaje en el corredor de estudio | Escenario sin construcción



14

Esta exhibición presenta el análisis operativo del corredor de estudio tanto para el año existente como para el Año de Diseño proyectado 2055, asumiendo que no se realicen mejoras en el corredor de estudio.

El análisis muestra que en el Año de Diseño proyectado 2055, el tiempo de viaje hacia el norte podría potencialmente cuadruplicarse a unos 60 minutos, mientras que el tiempo de viaje hacia el sur podría potencialmente triplicarse a unos 40 minutos en la hora pico de la tarde, si el corredor del estudio mantiene su configuración existente y no se realizan mejoras en la condición actual de la vía.

Ahora que hemos presentado una visión general del estudio, pasaremos ahora a la gestión de accesos.

¿Qué es la gestión de acceso?

Mediana elevada



Gestión de acceso



Carriles dedicados para giros a la izquierda y a la derecha

Mejoras en la sincronización de semáforos

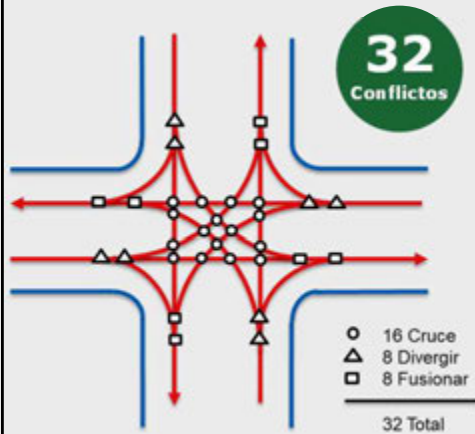


Adaptación para peatones y ciclistas

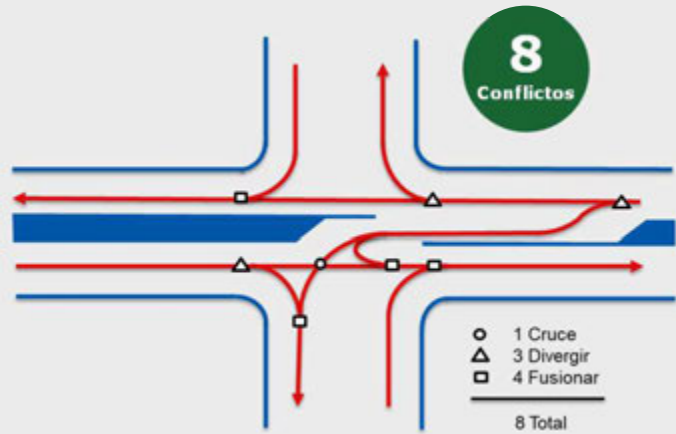
Esta exhibición muestra diferentes tipos de Gestión de Accesos. Más allá de solo instalar medianas elevadas, la Gestión de Accesos integra varias medidas clave: carriles dedicados para giros a la izquierda y derecha, optimización del tiempo de señalización y alojamientos para peatones y ciclistas. Juntos, estos elementos mejoran la seguridad y la eficiencia a lo largo del corredor del estudio. Se están revisando opciones de Gestión de Accesos para el corredor del estudio. A continuación, cubriremos los beneficios potenciales de la Gestión de Accesos.

Beneficios de seguridad de la gestión de acceso | Reducción de puntos de conflictos

Intersección típica



Gestión de acceso



28% de reducción en accidentes fatales y **44%** de reducción en accidentes fatales e incapacitantes

Fuente: CMF Clearinghouse (Instalación de medianas elevadas)

16

Fuente: FHWA

Esta exhibición compara una intersección típica de una carretera principal y una calle transversal con y sin gestión de accesos.

A la izquierda, ilustra el escenario donde no hay gestión de accesos; se pueden ver un total de 32 puntos de conflicto potenciales entre varios movimientos de tráfico. Por el contrario, la exhibición de la derecha demuestra que implementar la gestión de accesos potencialmente reduce estos conflictos a solo 8 puntos de conflicto potenciales. Un punto de conflicto es un punto donde los vehículos podrían colisionar.

Esta significativa reducción de conflictos se traduce en una mayor seguridad y un mejor flujo de tráfico, permitiendo un movimiento más eficiente de personas y bienes a lo largo del corredor.

Ahora presentaremos tres alternativas conceptuales para el corredor del estudio SH 146.

Alternativa conceptual 1 | Desde el norte de la IH-10 hasta el norte de Ferry Road
Seis carriles a nivel de calle con mediana elevada



- ↑ PROS**
- Mejoras en seguridad y movilidad
 - El costo de construcción más bajo
 - Gestión de acceso

- ↓ CONTRAS**
- Adquisición de derecho de vía (moderada)
 - Sin separación entre el tráfico de paso y el tráfico local

17

Esta diapositiva presenta la Alternativa Conceptual 1: una carretera a nivel de seis carriles con mediana elevada. Los pros y los contras de esta alternativa se destacan en la parte inferior de la diapositiva.

Pros: Esta alternativa mejora la seguridad y la movilidad, ofrece el costo de construcción más bajo entre todas las alternativas y proporciona beneficios de gestión de acceso.

Contras: Requiere un derecho de paso moderado y carece de separación entre el tráfico local y el tráfico que pasa.

Alternativa conceptual 2 | Desde el norte de la IH-10 hasta el norte de Ferry Road
Ocho carriles a nivel de calle con mediana elevada



- ↑ PROS**
- Mejoras en seguridad y movilidad
 - Facilidad para hacer giros en U para vehículos pesados
 - Gestión de acceso

- ↓ CONTRAS**
- Adquisición de derecho de vía (extensiva)
 - Sin separación entre el tráfico de paso y el tráfico local

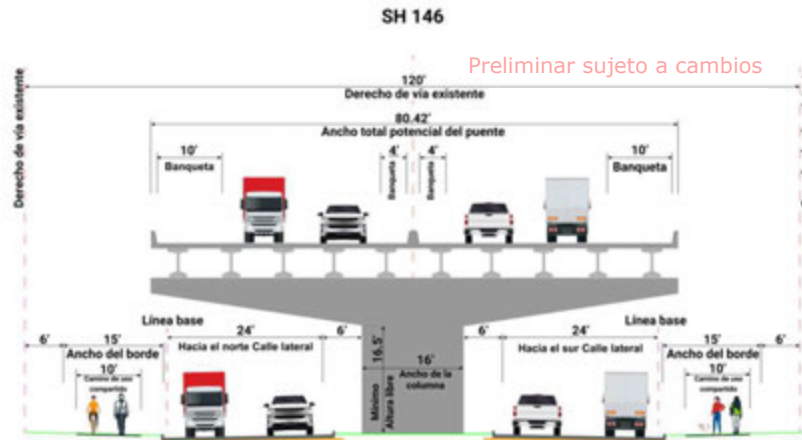
18

Esta diapositiva presenta la Alternativa Conceptual 2: una carretera a nivel de ocho carriles con mediana elevada.

Pros: Esta alternativa mejora la seguridad y la movilidad, facilita la realización de vueltas en U para vehículos pesados y proporciona beneficios de gestión de acceso.

Contras: Requiere un derecho de paso extenso y carece de separación entre el tráfico local y el tráfico que pasa.

**Alternativa conceptual posible 3 | Desde el norte de la IH-10 hasta el norte de Ferry Road
Cuatro carriles elevados y cuatro carriles a nivel de calle**



↑ PROS
 Mejoras significativas en seguridad y movilidad
 Tráfico de paso separado del tráfico a nivel de calle
 Gestión de acceso

↓ CONTRAS
 Adquisición de derecho de vía (recortes en las esquinas en las intersecciones principales)
 El costo de construcción más alto

Esta diapositiva presenta la Alternativa Conceptual 3: un corredor con cuatro carriles elevados y cuatro carriles a nivel.

Pros: Esta alternativa mejora significativamente la seguridad y la movilidad, separa el tráfico de paso del tráfico local a nivel y proporciona beneficios de gestión de acceso.

Contras: Requiere la adquisición de derecho de paso (recortes de esquina en intersecciones principales) y tiene un costo de construcción más alto.

Nivel de servicio



Año	Alternativa	Número de carriles	Nivel de servicio
2023	Existente (cuatro carriles a nivel de calle)	4	E
2055	Sin construcción (cuatro carriles a nivel de calle)	4	F
	Alternativa 1 (seis carriles a nivel de calle)	6	E
	Alternativa 2 (ocho carriles a nivel de calle)	8	D
	Alternativa 3 (cuatro carriles elevados y cuatro carriles a nivel de calle)	8	C

Fuente: Transportation for America

Esta diapositiva muestra los umbrales del Nivel de Servicio para operaciones de tráfico, que van desde A hasta F.

A la izquierda, se detallan los criterios de clasificación, con 'A' representando las condiciones de tráfico más favorables y 'F' indicando una congestión severa y un rendimiento deficiente.

A la derecha, la tabla muestra estas clasificaciones del Nivel de Servicio para las condiciones existentes, el escenario futuro sin construcción y para las tres alternativas conceptuales.

A continuación, discutiremos la cronología del estudio.

National Environmental Policy Act (NEPA, por sus siglas en inglés)

La revisión ambiental, consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con el Título 23 del Código de Estados Unidos, sección 327, y un Memorando de Entendimiento fechado el 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por la FHWA y TxDOT.

21

Se anticipa que el estudio de la SH 146 será financiado con fondos federales. Debido a que el estudio recibe fondos federales, TxDOT está obligado a evaluar los efectos ambientales potenciales del estudio propuesto. El proceso NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales al ambiente natural y construido y ayuda a tomar una decisión informada sobre si proceder o no con el estudio. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de las Carreteras, o FHWA, por sus siglas en inglés, que permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la FHWA para revisar y aprobar ciertos estudios asignados bajo NEPA. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este estudio. A continuación, discutiremos el cronograma del estudio.

Cronograma



El cronograma es estimado y está sujeto a cambios.

22

Note el círculo “Estamos aquí” debajo de la línea de tiempo, que es donde se encuentra el Estudio de Viabilidad SH 146 en el proceso de desarrollo. Después de que se cierre el período de comentarios, el equipo del estudio revisará los comentarios recibidos y preparará una documentación de la reunión pública. La documentación se publicará en la página web del proyecto TxDOT.gov cuando esté completa.

En los próximos pasos del desarrollo del estudio, el equipo continuará evaluando los impactos ambientales, abordará los comentarios públicos de esta reunión y seguirá refinando las alternativas. se espera una 2da Reunión Pública en primavera de 2025. Los estudios ambientales se llevarán a cabo en el verano de 2025 y se anticipa una alternativa recomendada en el otoño de 2025.

Este es un cronograma estimado y está sujeto a cambios.

Cómo proporcionar comentarios y hacer preguntas

Paso uno: **REVISIÓN**



Visitar www.TxDOT.gov, utilice la palabra clave "SH 146 Feasibility Study"



Descargar y revisar materiales



Si tiene alguna pregunta o necesita ayuda técnica, **contacte al equipo de proyecto** al (409) 898-5732

Paso dos: **COMENTAR**



Caja de comentarios

Coloque en la caja de comentarios en la opción en persona



Correo electrónico

bmtprojects@txdot.gov



Correo

TxDOT Beaumont District
SH 146 Feasibility Study
8350 Eastex Fwy.
Beaumont, TX 77708-1701

Todos los comentarios deben ser recibidos o tener sello postal antes del **viernes, 23 de agosto de 2024**

23

Tomemos un momento para explicar el proceso de comentarios de la reunión pública.

El primer paso para comentar es revisar los materiales de la reunión. Por favor, visita la página web de la reunión pública accediendo a www.TxDOT.gov y buscando con la palabra clave "Estudio de Viabilidad SH 146".

Le animamos a descargar y revisar los materiales en esta página web cuando te sea conveniente. Si tiene alguna pregunta o si necesita asistencia técnica, por favor contacte al equipo del proyecto llamando al número en su pantalla (409) 898-5732.

El siguiente paso es proporcionar su comentario. Puede proporcionar su comentario de las siguientes maneras. Puede colocar su comentario en la caja de comentarios en la opción presencial. O puede enviarnos un correo electrónico a bmtprojects@txdot.gov o enviar su comentario por correo al Distrito de Beaumont de TxDOT, a la dirección que aparece en la pantalla.

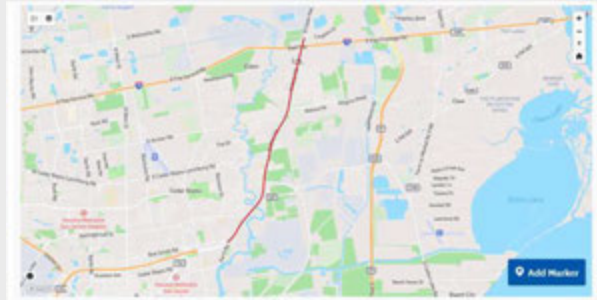
También para enviar comentarios utilizando el sitio de participación en línea. Los detalles sobre el sitio de participación en línea se proporcionarán en la siguiente diapositiva.

Todos los comentarios deben ser recibidos antes del viernes, 23 de agosto del 2024, a medianoche. Si envía un comentario por correo, asegúrese de que esté matasellado antes del viernes, 23 de agosto del 2024, para que se incluya en el registro. Puede enviarnos más de un comentario por cualquiera de los métodos mencionados.

Visite nuestro sitio de participación en línea

Visite nuestro sitio de participación en línea, el cual estará disponible desde el viernes, 23 de Agosto de 2024.

- Marque áreas de interés y proporcione comentarios en una ruta de mapa interactiva
- Aprenda sobre el estudio
- Revise el propósito y la necesidad
- Proporcione su opinión a través de la encuesta



Visite www.TxDOT.gov en la esquina superior derecha en el cuadro de búsqueda, ingrese Estudio de Viabilidad SH 146 desde la página del proyecto, haga clic en la imagen de "Compartir Comentarios"



24

Invitamos al público a visitar nuestro sitio de participación en línea, que estará activo hasta el viernes 23 de agosto del 2024. En el sitio, usted tiene unas opciones de hacer lo siguiente:

- Marcar áreas de interés y proporcionar comentarios en un mapa interactivo
- Aprender más sobre el estudio
- Revisar el propósito y la necesidad
- Proporcionar su opinión a través de una encuesta

Para acceder al sitio de participación en línea:

- Visite www.txdot.gov
- En el cuadro "Buscar en TxDOT" en la esquina superior derecha, haga clic en la lupa e ingrese: Estudio de Viabilidad SH 146
- Haga clic en el botón "Compartir Comentarios" en la parte inferior derecha de la página



8 de Agosto de 2024

Gracias

Por favor recuerde enviar sus comentarios antes del viernes, 23 de Agosto del 2024.

Gracias por su tiempo y atención hoy. Agradecemos su interés y participación en esta reunión pública. Por favor, recuerde enviar sus comentarios a más tardar el viernes 23 de agosto del 2024, para ser incluidos en la documentación oficial de la reunión pública.