

Reunión Pública Virtual con Puertas Abiertas en Persona

Presentación Pregrabada

Carretera Estatal (SH) 6

Clay Road hasta la Interestatal (I) 10

Condado de Harris, Texas

Número del Proyecto (CSJ): 1685-05-138

abril 2024

Script:

TxDOT (TxDOT, por sus siglas en inglés), Distrito de Houston quisiera darles la bienvenida a esta reunión pública virtual con una opción de puertas abiertas en persona. Esta presentación proporcionará información sobre el proyecto propuesto de la Carretera Estatal (SH) 6 desde Clay Road hasta la Interestatal (I) 10 en el Condado de Harris, Texas. Esta es una presentación pregrabada. Nos gustaría agradecerles por participar en esta reunión pública.

Durante la presentación virtual, puede pausar el video y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video.



Comuníquese con Gabriel Adame al (713) 802-5199 si tiene:

- Dificultades para acceder la información de las reuniones públicas en línea
- Requerimientos de adaptaciones especiales
- Necesidades de idioma o interpretación que no sean inglés o español

Detalles sobre cómo enviar un comentario oficial se dará más adelante en la presentación.

Script:

Si tiene dificultades técnicas para acceder la información de la reunión pública, necesita adaptaciones especiales o habla un idioma que no sea inglés o español y necesita interpretación, comuníquese con Gabriel Adame al (713) 802-5199. Los detalles sobre cómo enviar comentarios se darán más adelante en la presentación.



Reunión de Puertas Abiertas en Persona

el martes, 2 de abril de 2024
5 a 7 p.m.

Steve Radack Community Center
18650 Clay Road
Houston, TX 77084



Script:

La reunión pública virtual se llevará a cabo junto con una reunión de puertas abiertas en persona. La reunión de puertas abiertas se llevará a cabo el martes 2 de abril de 2024, de 5 a 7 p.m. en el Centro Comunitario Steve Radack ubicado en 18650 Clay Road, Houston, TX 77084. La información presentada en la reunión pública virtual y la reunión de puertas abiertas en persona es idéntica, y las oportunidades para comentar no son diferente.

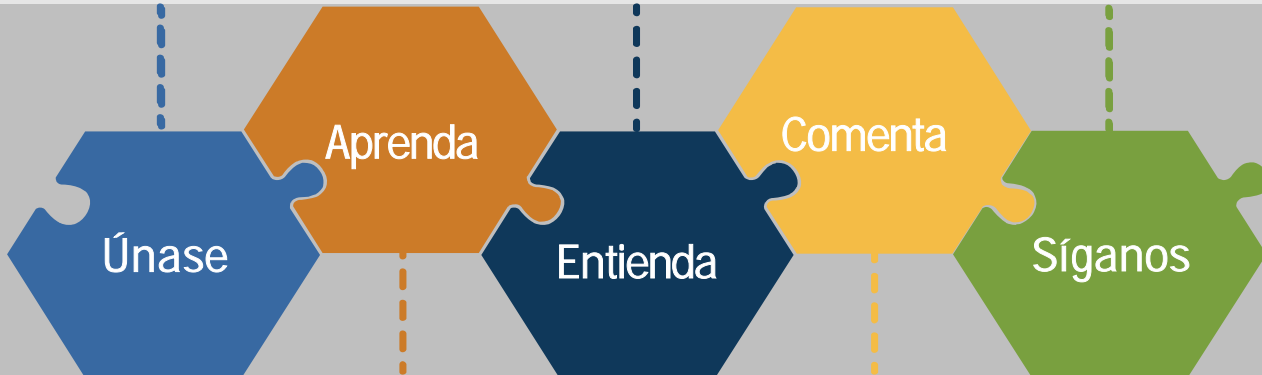
¿Cuál es el Propósito de Esta Reunión?



Únase al proceso participando en esta reunión pública

Entienda las alternativas conceptuales desarrolladas para la vía.

Síguenos para mantenerse informado y recibir actualizaciones sobre el proyecto



Aprenda las necesidades de la calzada.

Comenta sobre las alternativas propuestas para ayudar a orientar el proceso de toma de decisiones.

SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024

4

Script:

El propósito de esta reunión pública es interactuar con las personas interesadas y las comunidades adyacentes con respecto al proyecto propuesto y recibir comentarios. También se le ofrece una oportunidad al público para que el equipo del proyecto les pueda ayudar con cualquier pregunta o inquietud.








En esta reunión, TxDOT desea que usted:

- Únase al proceso a través de su participación en esta reunión
- Aprenda por qué se están considerando mejoramientos a SH 6
- Entienda las diferencias entre las alternativas
- Comenta para que pueda ayudar a dirigir el proceso de decisiones
- Síguenos para mantenerse informado y recibir actualizaciones sobre el proyecto

A lo largo de esta presentación, aparecerán piezas de rompecabezas individuales arriba hacia la derecha de cada tablero. El color de la pieza del rompecabezas indica cuál de los cinco temas (Únase, Aprenda, Entienda, Comenta o Síguenos) se está discutiendo.

Agenda de la Reunión Pública



	Alcance Público y Notificaciones
	Descripción General y Datos Anteriores
	Necesidad y Propósito del Proyecto Propuesto
	Alternativas Propuestas
	Proceso de Derecho de Vía
	Información de Financiación y Próximos Pasos
	Cómo Comentar

SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 5

Script:

Arriba hacia la derecha de este tablero, se puede ver la pieza del rompecabezas "Únase".

En esta presentación, primero describiré el proceso de notificación previamente a esta reunión pública.

Luego, proporcionaré una descripción general del proyecto, discutiré información general y explicaré la necesidad y el propósito del proyecto.

Seguido de una discusión detallada de las alternativas propuestas que se evaluarán durante la siguiente fase de este proyecto y el proceso de derecho de vía.

La información sobre financiación y los próximos pasos se proporcionarán después de la discusión sobre las alternativas y el proceso de derecho de vía.

Hacia el final de esta presentación, hay instrucciones sobre cómo enviar comentarios por escrito, así como información de contacto de TxDOT.



Las publicaciones en las redes sociales se realizaron en las páginas de Facebook de TxDOT X (Twitter) y en Nextdoor.



Oficiales Electos fueron enviados letras por correo postal y correo electrónico el viernes 1 de marzo de 2024.



Los avisos se enviaron por correo directamente a los propietarios adyacentes, a las escuelas locales, a los servicios de emergencia y a las asociaciones de vecinos el lunes 13 de marzo de 2024.



Aproximadamente 10,273 postales se enviaron directamente a buzones de correo en vecindarios adyacentes al proyecto dentro de los códigos postales 77084, 77094 y 77079 el miércoles 13 de marzo de 2024.



Se publicó un aviso en inglés en *The Katy Rancher* el miércoles 13 de marzo de 2024 y en *Katy Times* el jueves 14 de marzo de 2024. Se publicó un aviso en español en *Buena Suerte Houston* el jueves 14 de marzo de 2024.



Se colocaron tableros de mensajes intercambiables con información de la reunión a lo largo de SH 6 desde el miércoles 13 de marzo de 2024 hasta el miércoles 3 de abril de 2024.



La información se publicó en el sitio web de TxDOT el jueves 28 de marzo de 2024.

Script:

En preparación para esta reunión pública, se publicaron enlaces al aviso de la reunión en la página de Facebook de TxDOT, la página del Distrito X de TxDOT Houston, formalmente conocida como Twitter, y en Nextdoor.

Los funcionarios electos fueron notificados de esta reunión pública por correo postal y electrónico, y los avisos en inglés y español se publicaron en la página web de TxDOT el viernes 1 de marzo de 2024.

El miércoles 13 de marzo de 2024:

- Se enviaron avisos tanto en inglés como en español a los propietarios de terrenos adyacentes junto con mapas de ubicación del proyecto
- Se enviaron aproximadamente 10,273 postales a buzones de correo dentro de los códigos postales 77084, 77094, y 77079
- Los avisos se publicaron en inglés en *The Katy Rancher*

Los avisos fueron publicados en inglés en *The Katy Times* y en español en *Buena Suerte Houston* el jueves 14 de marzo de 2024.

TxDOT anunció la reunión en letreros de mensaje variable al costado de la carretera a lo largo de la SH 6 desde el miércoles 13 de marzo de 2024 hasta el miércoles 3 de abril de 2024.

Además, el 25 de marzo de 2024 se entregaron personalmente folletos informativos en instalaciones comunitarias locales, lugares de reunión y apartamentos en el alrededor.

Descripción del Proyecto

Aprenda

Nombre del Proyecto:
Carretera Estatal (SH, por sus siglas en inglés) 6

Límites del Proyecto:
Clay Road hasta Interestatal (I) 10

Longitud del Proyecto:
Aproximadamente 3.5 millas

Costo Estimado y Financiamiento:
Alternativa 1: \$195 millones
Alternativa 2: \$315 millones
Alternativa 3: \$130 millones

**Financiamiento es una combinación
de fondos Estatal y Federal**

Número del Proyecto (CSJ):
1685-05-138



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 7

Script:

Como puede ver en la parte superior del tablero, ahora tenemos la pieza del rompecabezas "Aprenda". En esta parte de la presentación, discutiremos el proyecto en general y aprenderemos por qué se están considerando estos mejoramientos.

El proyecto propuesto está ubicado en la SH 6 y los límites son desde Clay Road hasta la I 10 en el condado de Harris, por una longitud de aproximadamente 3.5 millas. El costo de construcción estimado para la Alternativa 1 es \$195 millones, la Alternativa 2 es \$315 millones y la Alternativa 3 es \$130 millones. El proyecto no tiene financiación ahora mismo, se anticipa que sea fundado con fondos federales y estatales.

Esta información también se puede encontrar en el folleto del proyecto para una referencia rápida.

Datos Anteriores del Proyecto

Aprenda



- El Reporte de Factibilidad Evaluado en Septiembre 2017 :
 - Inundaciones resultantes de la "Inundación del Día de Impuestos" del 17-18 de abril de 2016
 - Análisis de Operación de Tráfico
 - Limitaciones Medioambientales
 - Investigaciones Preliminares de Drenaje y Servicios Públicos Mayores
- En la conclusión, el Estudio de Factibilidad identificó problemas y necesidades de transporte a lo largo del corredor y recomendó soluciones.



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024

8

Script:

En 2017, TxDOT inició un estudio de factibilidad para el corredor la SH 6 desde Clay Road hasta I 10 (Oeste) para evaluar los problemas de transporte del área y recomendar posibles soluciones. Un problema identificado durante el proceso de estudio fueron las inundaciones. El 17 y 18 de abril de 2016, una importante tormenta provocó lo que se denomina "La Inundación del Día de los Impuestos". Este evento de lluvia inundó el área, lo que resultó en el cierre de esta parte de la SH 6 durante varias semanas. El equipo de estudio desarrolló alternativas que elevarían el perfil de la carretera por encima de los niveles de Inundación del Día de los Impuestos para evitar cierres de carreteras durante eventos de lluvia similares en el futuro.

El Reporte de Factibilidad, completado en septiembre de 2017, también incluyó análisis operativos del tráfico, estudios medioambientales preliminares, drenaje preliminar e investigaciones de servicios públicos importantes. Al concluir el estudio, el equipo proporcionó una alternativa de diseño recomendada. TxDOT ha revisado las alternativas propuestas en el Reporte de Factibilidad y ha desarrollado alternativas propuestas adicionales que se presentarán en las reuniones públicas para que usted las revise y comentar.

Si desea revisar el Reporte de Factibilidad, puede encontrarlo en la página de la reunión pública de TxDOT, a la que se puede acceder escaneando el código QR o visitando www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html.



Necesidad

- Niveles elevados de congestión
- Disminución de la eficiencia operativa y la seguridad
- No satisface las demandas de tráfico de ahorita mismo o futuras
- Preocupaciones por drenaje e inundaciones

Propósito

El propósito del proyecto propuesto es mejorar la seguridad, atender el drenaje y las inundaciones, aliviar la congestión y mejorar la movilidad dentro del corredor de la SH 6 entre Clay Road y la I 10.

Script:

Antes de presentar las alternativas que se están considerando, primero repasemos las necesidades que se han identificado a lo largo del corredor y el propósito de los mejoramientos propuestos. Cada solución alternativa desarrollada se compara con esta declaración de propósito para garantizar que alcance los objetivos entendidos.

Ahorita, los automovilistas que viajan por la SH 6 experimentan niveles elevados de congestión de tráfico entre Clay Road y la I 10, lo que disminuye la eficiencia operativa y la seguridad, y no satisface las demandas de tráfico actuales y futuras. Adicionalmente, las inundaciones han provocado el cierre de la SH 6 en el pasado, por lo que TxDOT está trabajando para arreglar los problemas de inundaciones.

El propósito del proyecto propuesto es mejorar la seguridad, abordar el drenaje y las inundaciones, aliviar la congestión y mejorar la movilidad dentro del corredor a lo largo de la SH 6 entre Clay Road y la I 10.

Análisis de Accidentes (Años 2018-2022)



643 Accidentes totales durante el último período de 5 años

RESULTÓ EN 4 Accidentes Fatales y 184 Accidentes con Heridas



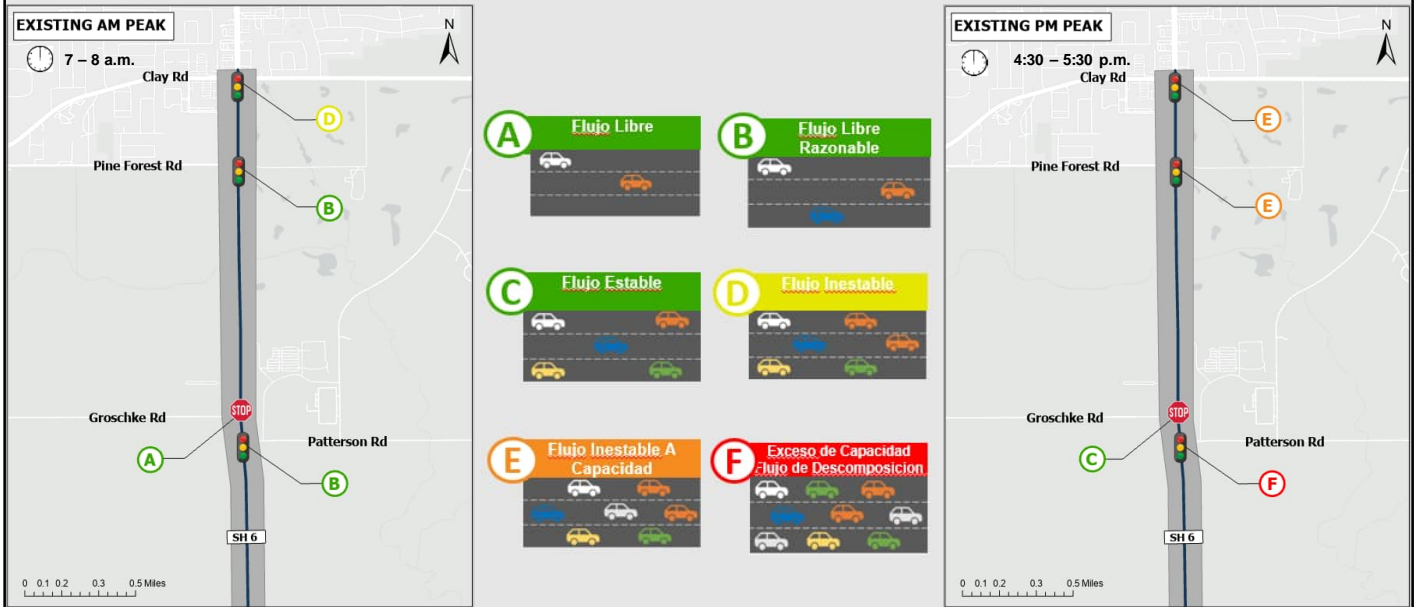
SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 10

Script:

Como se indica en nuestra Necesidad y Propósito, SH 6 experimenta niveles elevados de congestión y una disminución en la eficiencia operativa y la seguridad. Como parte de un estudio de tráfico para SH 6, se recopilaron datos de accidentes entre 2018 a 2022. Durante este período, se registraron 643 accidentes en total. De estos, se registraron 4 accidentes mortales, 1 accidente que involucró a un ciclista, 3 accidentes que involucraron a peatones y 12 accidentes relacionados con camiones. Como puede ver en el mapa, la mayoría de los choques registrados ocurrieron en las intersecciones principales a lo largo del corredor con Park Row Drive teniendo 72 choques, Groschke Road/Patterson Road teniendo 104 choques, Pine Forest Road teniendo 94 choques y Clay Road teniendo 145 choques.

Nivel de Servicio: Existente en 2023



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 11

Script:

TxDOT utiliza el Nivel de Servicio como medida para determinar el flujo de tráfico del área, el cual puede estar relacionado con la movilidad y la congestión.

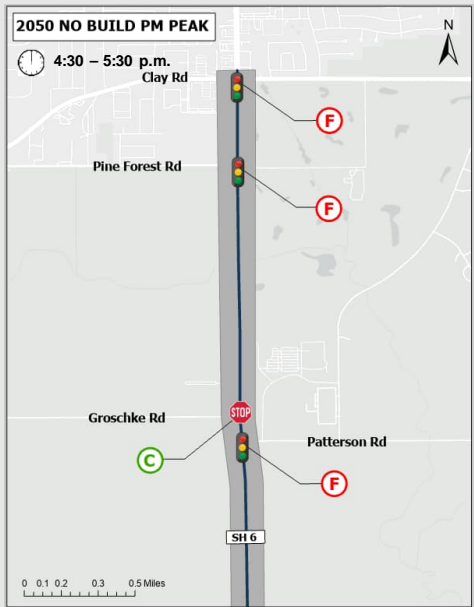
El Nivel de Servicio se clasifica de A a F. En un nivel de servicio de A, el tráfico fluye libremente.

Lo más vehículos utilizan la carretera y la carretera alcanza su capacidad, la congestión aumenta y la velocidad disminuye.

En un nivel de servicio de F, el número de automóviles excede la capacidad de la carretera y el tráfico se detiene y arranca.

Ahorita, SH 6 está experimentando un rango de niveles de servicio en las intersecciones clave a lo largo de SH 6 de niveles A a D en las horas pico de la mañana y de C a F en las horas pico de la tarde para el año 2023.

Nivel de Servicio: 2050 Sin Condición de Construcción



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

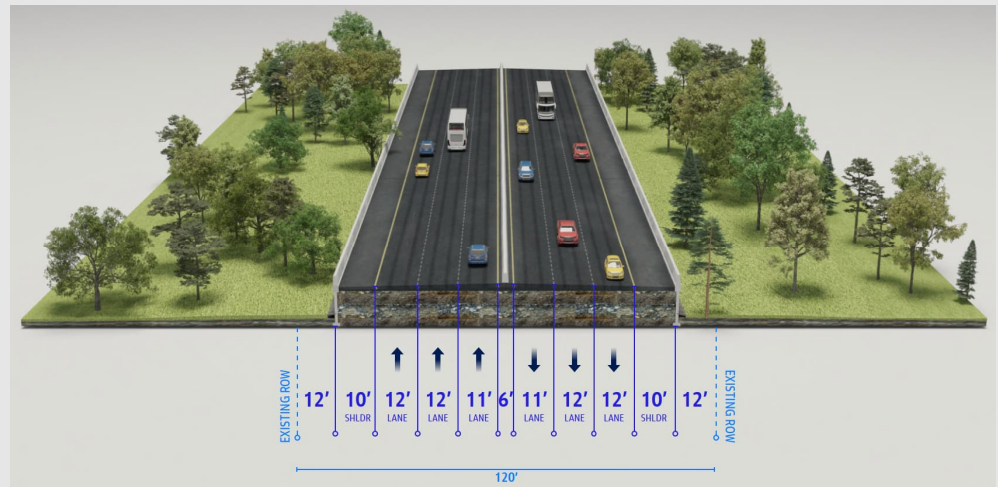
abril 2024 12

Script:

Se proyecta que la demanda de tráfico en el año 2050 será un 47 por ciento mayor que el tráfico existente.

Bajo la Alternativa de No Construcción, no se realizarían mejoramientos operativos y no atenderá la congestión que está creciendo en esta carretera, lo que resultaría en un Nivel de Servicio F durante las horas pico de la mañana y la tarde.

- Calzada de seis carriles, carriles de circulación de 12 pies de ancho con un carril interior de 11 pies de ancho, dividido por una barrera de tráfico de concreto
- Acotamientos exteriores de 10 pies de ancho



Script:

Ahora que comprendemos los problemas y hemos definido los objetivos del proyecto, vamos a mirar las posibles soluciones y los detalles del proyecto.

En este tablero hay una ilustración de la Sección Típica Existente de la carretera. Una sección típica es una sección transversal de la carretera y como se mira hoy.

Dentro de los límites del proyecto, la SH 6 es una carretera de 6 carriles dentro de un derecho de vía existente de 120 pies de ancho. Los dos carriles exteriores tienen 12 pies de ancho y los carriles interiores tienen 11 pies de ancho. Hay un acotamiento de 10 pies de ancho en el exterior de la carretera y no hay acotamientos interiores. La SH 6 está sobre un barranco a lo largo de los límites del proyecto, con la excepción de dos estructuras de puentes sobre Bear Creek y South Mayde Creek.

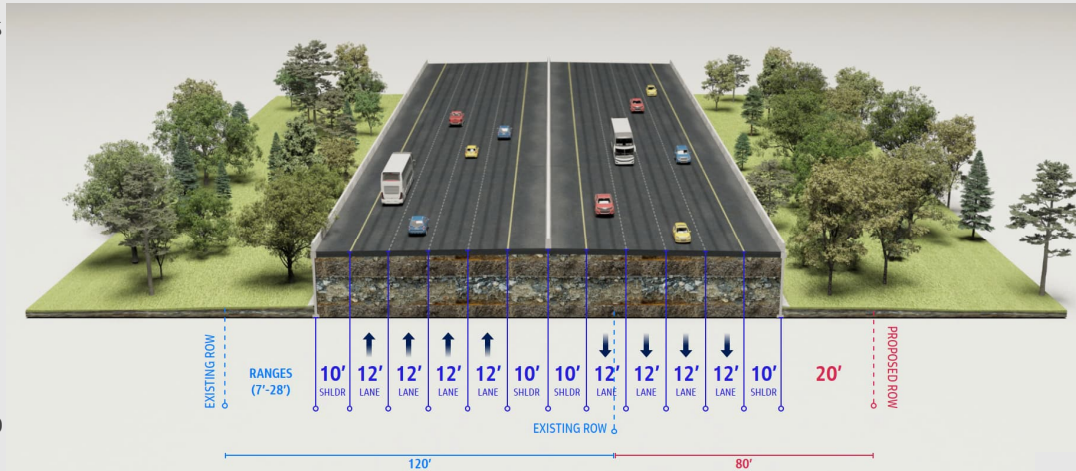
En los próximos tableros se presentarán las Alternativas 1, 2 y 3. La Alternativa 1 consistiría de tres opciones de intersecciones, la Alternativa 2 consistiría de carriles elevados expresos y la Alternativa 3 elevaría la elevación de la carretera. Estas alternativas se analizan con más detalle más adelante en la presentación.

Detalles del Proyecto: Alternativa 1

Sección Típica Propuesta para el Proyecto



- Ampliar de seis carriles divididos a ocho
- calzada dividida en carriles
- Carriles de circulación de 12 pies de ancho, acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho
- Dividido por una barrera de tráfico de concreto (CTB).
- Se requieren 80 pies adicionales de derecho de vía para el diseño propuesto.



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 14

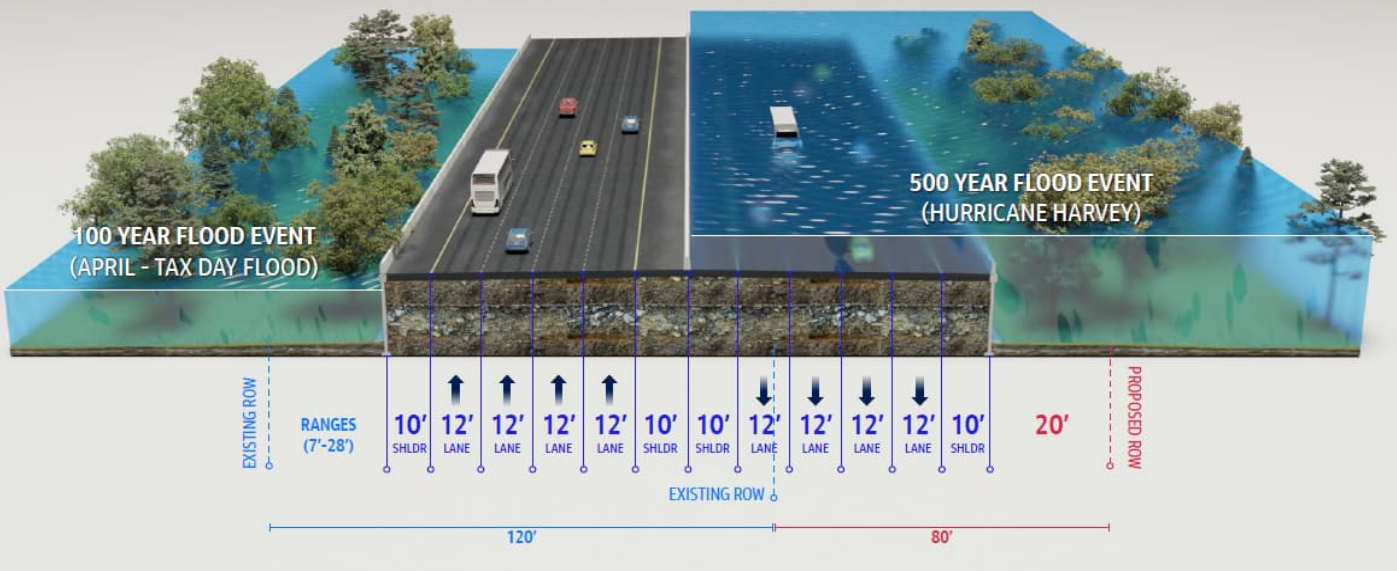
Script:

Este tablero ilustra la Sección Típica Propuesta o una sección transversal de cómo se vería la carretera con la Alternativa 1.

El proyecto propuesto ampliaría la carretera de una carretera dividida de seis carriles a una carretera dividida de ocho carriles, dentro de un derecho de vía de 200 pies de ancho y acotamientos exteriores e interiores de 10 pies de ancho. Hay una variación de 7 a 28 pies dependiendo del acceso a la rampa. El pavimento estaría dividido por una barrera de tráfico de concreto. Esta opción ahorita no incluye instalaciones separadas para bicicletas y peatones. Se están considerando opciones para la ubicación de dichas instalaciones y TxDOT agradece sus comentarios sobre este tema si la Alternativa 1 es su alternativa preferida.

Como se mencionó en el último tablero, el derecho de vía existente de TxDOT tiene 120 pies de ancho. La configuración de esta alternativa es de aproximadamente 200 pies de ancho, lo que resultaría en que TxDOT propondría adquirir 80 pies adicionales de derecho de vía adyacente a la SH 6. TxDOT propondría la adquisición de uno o ambos lados de la carretera para evitar y minimizar impactos a propiedades adyacentes. En total, se necesitarían aproximadamente 6.4 acres de derecho de vía. El Parque y Parque para Perros Congressman Bill Archer y el histórico Cementerio Metodista Bear Creek, que son propiedades del Capítulo 26 y la Sección 4(f), están ubicados adyacentes al proyecto propuesto. Las propiedades del Capítulo 26 y la Sección 4(f) son recursos protegidos que incluyen parques públicos de propiedad pública, áreas recreativas de importancia nacional, estatal o local, refugios de vida silvestre o aves acuáticas; o tierras de un sitio histórico de importancia nacional, estatal o local. TxDOT evitaría y minimizaría los impactos a estos recursos en la mayor medida posible; sin embargo, algunos impactos pueden ser inevitables.

Proyecto Propuesto Sección Típica Alternativa 1 Posibles Eventos de Inundación



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 15

Script:

Este tablero ilustra la Alternativa 1 propuesta, que muestra zona de inundaciones de 100 y 500 años.

Para la Alternativa 1 propuesta, la elevación de la carretera se elevaría para que el movimiento a nivel continuara operando normalmente durante un evento de inundación de 100 años, que se muestra a la izquierda, como la Inundación del Día de Impuestos de 2016, que tiene una probabilidad del uno por ciento de ocurrir. Sin embargo, el movimiento a nivel no sería posible durante una inundación de 500 años, como se muestra a la derecha, como el Huracán Harvey, que tenía una probabilidad de cero punto dos por ciento de ocurrir.

Intersección Propuesta del Proyecto en Pine Forest: Intersección Existente Mejorado (Tradicional) – Alternativa 1a



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 16

Script:

Como parte de la Alternativa 1 del proyecto SH 6, TxDOT busca mejorar la intersección de Pine Forest con SH 6 con un nuevo diseño innovador.

Para esta intersección hay tres opciones. La primera opción de intersección, la Alternativa 1a, representada en las ilustraciones, es una intersección tradicional mejorada. Esta sería una intersección típica con un carril interior para dar vuelta a la izquierda, por lo que el tráfico debe esperar a que esos vehículos giren durante una flecha verde proyectada. Esto muestra cómo se vería la intersección mirando hacia el norte a lo largo de la SH 6 en Pine Forest; la imagen de la izquierda se aleja para mostrar el acceso a la intersección, y la imagen de la derecha se acerca a la intersección para ver los movimientos de vuelta.

Visite la estación de modelos de intersecciones en la reunión de puertas abiertas en persona o utilice el código QR adjunto para ver un modelo de cada intersección y ver cómo funcionarían.

Intersección Propuesta del Proyecto en Pine Forest: Vuelta a la Izquierda Desplazado – Alternativa 1b



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 17

Script:

La segunda opción de intersección, representada aquí, es una vuelta a la izquierda desplazada, donde los vehículos que dan vuelta a la izquierda se mueven al lado opuesto de la carretera antes de llegar a la intersección principal. Este carril exclusivo para dar vuelta a la izquierda se separa de los carriles principales de tráfico varios cientos de pies antes de la intersección. Los vehículos en este carril cruzan el tráfico que viene en sentido contrario en un punto designado controlado por señales de tránsito, colocándolos en el lado izquierdo o opuesto de la carretera. Cuando estos vehículos llegan a la intersección, pueden dar vuelta a la izquierda en la calle transversal sin cruzar el camino del tráfico que viene en sentido contrario.

Esto muestra cómo se vería la intersección si viaja en dirección norte por la SH 6. La imagen a la izquierda se aleja para mostrar cómo se ingresaría a los carriles desplazados para dar vuelta a la izquierda a medida que se acerca a la intersección, y la imagen de la derecha se acerca a la intersección para ver los movimientos de vuelta.

Visite la estación de modelos de intersecciones en la reunión de puertas abiertas en persona o utilice el código QR adjunto para ver un modelo de cada intersección y ver cómo funcionarían.

Intersección Propuesta por el Proyecto en Pine Forest: Green T– Alternativa 1c



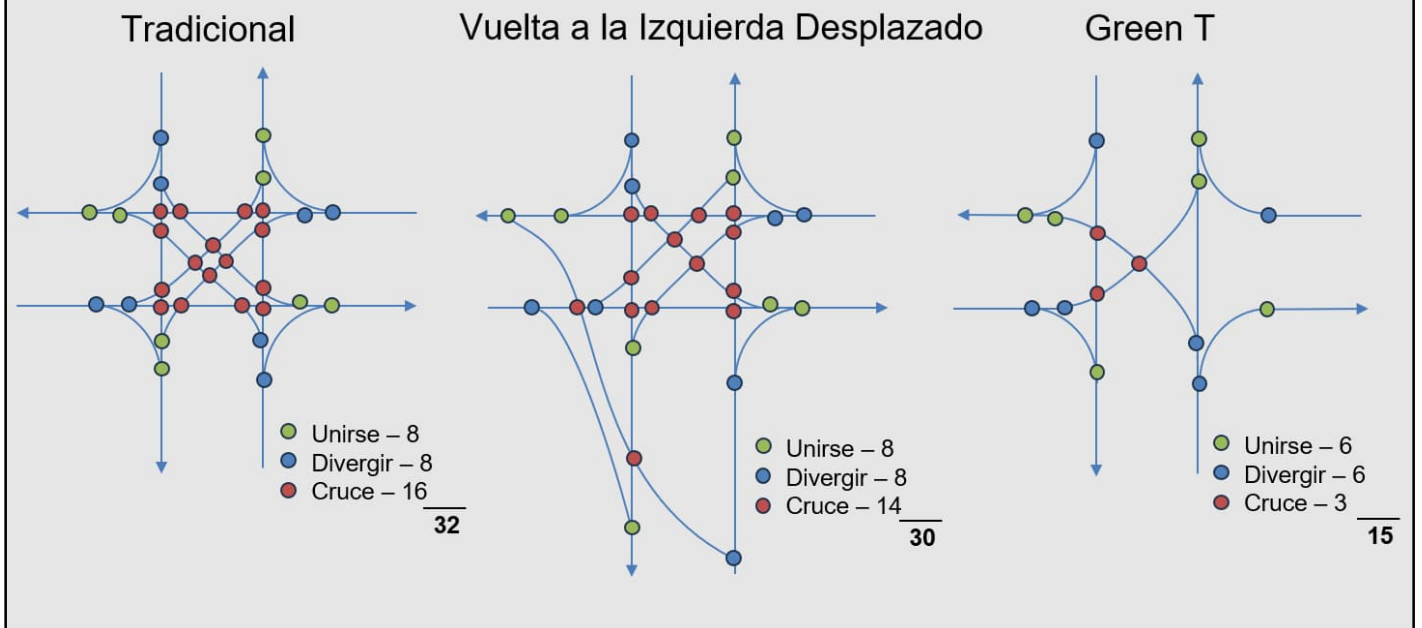
SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 18

Script:

La tercera opción de intersección, Alternativa 1c, representada aquí, es una intersección en Green T. Una intersección en Green T es un diseño de tráfico que permite a los vehículos en una carretera principal moverse continuamente en una dirección sin detenerse, gracias a una luz verde permanente. Los vehículos que circulan por la carretera principal en dirección opuesta están controlados por un semáforo que permitiría dar vuelta a la izquierda desde la carretera secundaria para cruzar e incorporarse al tráfico de la carretera principal. La imagen a la izquierda se aleja para mostrar el acceso a la intersección y la imagen a la derecha se acerca a la intersección para ver los movimientos de vuelta.

Visite la estación de modelos de intersecciones en la reunión de puertas abiertas en persona o utilice el código QR adjunto para ver un modelo de cada intersección y ver cómo funcionarían.



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 19

Script:

El gráfico representa puntos de conflicto para las tres alternativas en la intersección de Pine Forest Road. Los puntos de conflicto son puntos donde dos vehículos pueden potencialmente chocar en las intersecciones de carreteras. Como puede ver en la ilustración, la intersección Green T, Alternativa 1c, tiene muchos menos conflictos de cruce y, por lo tanto, se considera la configuración más segura.

Intersecciones Innovadoras: Ventajas y Contras



Nombre	Ventajas	Desventajas
Intersección Tradicional – Alternativa 1a	<ul style="list-style-type: none"> Familiaridad pública (no hay curva de aprendizaje) Más fácil para ampliar los carriles principales en el futuro Una señal de tráfico Simplifica el derecho de paso para peatones 	<ul style="list-style-type: none"> Disminución de la seguridad con más puntos de conflicto durante las vueltas a la izquierda protegidos y desprotegidos (causa un aumento de choques) Sincronización de señal será ineficiente El tráfico excede el almacenamiento del carril para dar vuelta a la izquierda Largos retrasos
Intersección Desplazada de Vuelta a la Izquierda – Alternativa 1b	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad mejorada: 30 puntos de conflicto Capacidad de intersección mejorada Mejor progresión de la señal 	<ul style="list-style-type: none"> Percepción pública Mayor costo de señal El cruce para peatones puede ser un desafío Posible confusión del conductor
Intersección Green T – Alternativa 1c	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad mejorada: 15 puntos de conflicto No hay demoras en el movimiento hacia el norte Progresión de señal perfecta Capacidad de intersección mejorada 	<ul style="list-style-type: none"> No se proporcionan cruces de peatones y ciclistas en la calle principal. Se necesita una larga distancia aguas abajo para fusionarse Fomenta la alta velocidad. Posible confusión del conductor

SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 20

Script:

El equipo del proyecto quiere su opinión sobre qué alternativa sería mejor para esta intersección. Para tomar una decisión informada, este tablero compara las ventajas y las desventajas de cada tipo de intersección; la Intersección Tradicional (Alternativa 1a), la Intersección Desplazada de Vuelta a la Izquierda (Alternativa 1b) y la Intersección Green T (Alternativa 1c).

La Intersección Tradicional es una intersección típica y familiar para el público. Sería más fácil ampliar los carriles principales y proporcionar derecho de pasos con esta opción de intersección. Adicionalmente, se necesitarían menos señales de tráfico. Sin embargo, como se analizó en el tablero anterior, habría más puntos de conflicto durante las vueltas a la izquierda protegidos y desprotegidos, lo que provocaría un aumento de accidentes. Adicionalmente, podría haber largos retrasos debido a una sincronización ineficiente de los semáforos y el tráfico podría exceder la capacidad de almacenamiento del carril de vuelta, lo que atrasaría el flujo del tráfico que no estuviera dando vuelta.

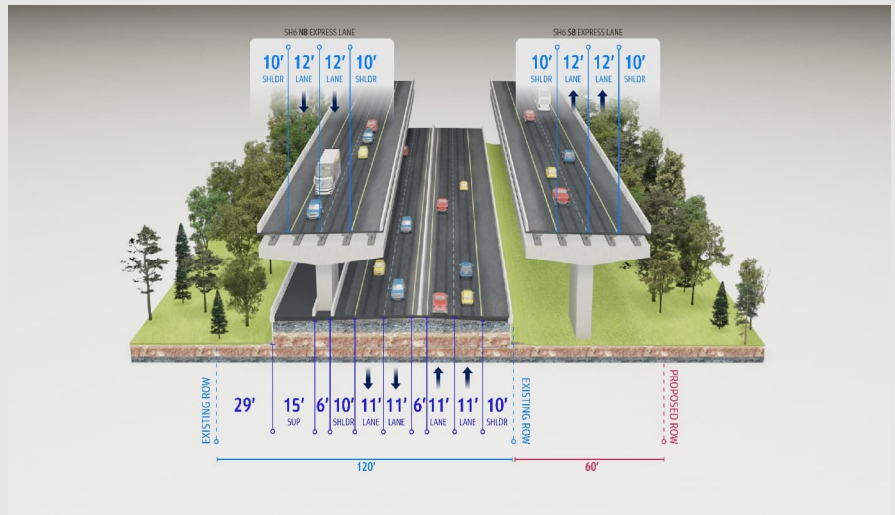
Ambas intersecciones innovadoras (Vuelta a la Izquierda Desplazada y la Green T) mejorarían la seguridad al reducir la cantidad de puntos de conflicto en comparación con una intersección tradicional y mejorarían el flujo de la intersección, pero diferirían ligeramente en cómo funcionan los semáforos.

Las desventajas entre las dos intersecciones innovadoras son las siguientes: las intersecciones podrían causar confusión al conductor al atravesar la intersección. La alternativa desplazada de vuelta a la izquierda costaría más y dificultaría el cruce para peatones, mientras que la alternativa Green T no proporciona derecho de pasos para peatonales y ciclistas en las calles principales y los conductores necesitarían una larga distancia para incorporarse.

Detalles del Proyecto: Alternativa 2 de Sección Típica Propuesta para el Proyecto



- Carriles expresos elevados en dirección norte y sur fuera de la huella de pavimento a nivel existente, dos carriles de 12 pies de ancho, acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho
- El pavimento existente de la SH 6 serviría como movimiento a nivel, con dos carriles de 11 pies de ancho en cada dirección y acotamientos exteriores de 10 pies de ancho.
- Camino de uso compartido de 15 pies de ancho
- Se necesitan aproximadamente 60 pies de derecho de vía adicional para este alternativo



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 21

Script:

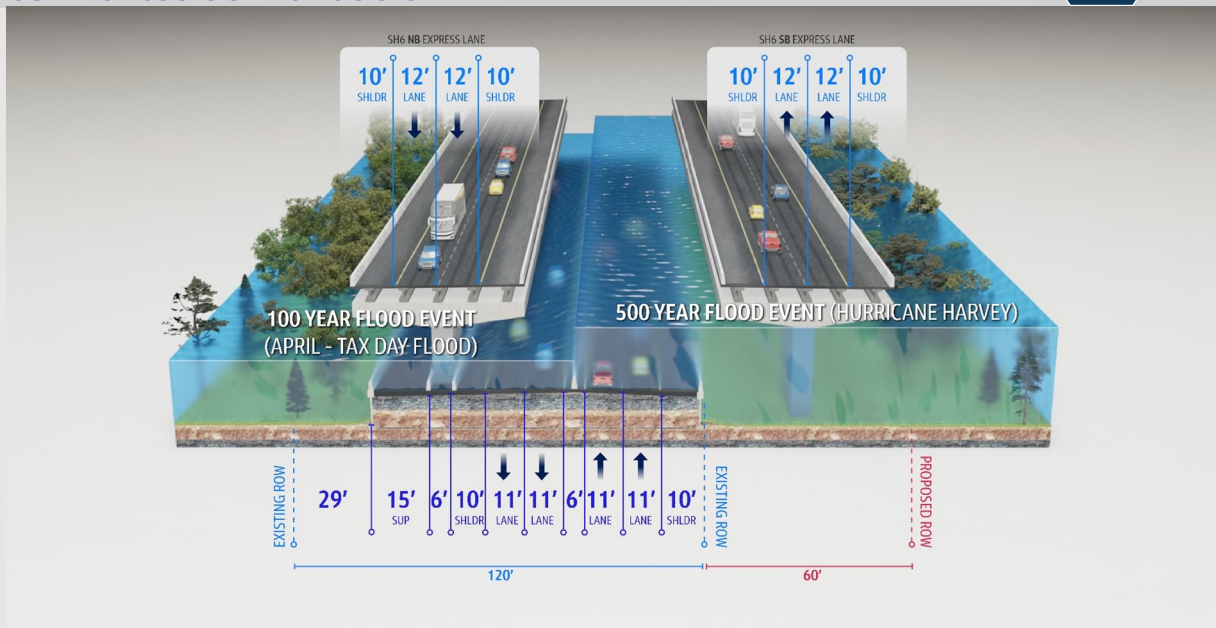
Este tablero ilustra la sección típica propuesta, o una sección transversal de cómo se vería la carretera con un diseño de carril expreso elevado de la Alternativa 2.

El proyecto propuesto proporcionaría carriles expresos elevados en dirección norte y sur fuera de la huella de pavimento a nivel existente con dos carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada dirección y acotamientos exteriores e interiores de 10 pies de ancho, mientras que el pavimento SH 6 existente serviría para movimiento a nivel, con dos carriles de 11 pies de ancho en cada dirección y acotamientos exteriores de 10 pies de ancho. Junto a la carretera a nivel, se agregaría un camino de uso compartido de 15 pies de ancho para proporcionar una instalación compartida para peatones y ciclistas.

Se necesitarían aproximadamente 60 pies de derecho de vía adicional para el diseño propuesto. En total, se necesitarían aproximadamente 4.7 acres de derecho de vía. Adyacente al proyecto propuesto se encuentra un parque y parque para perros Congressman Bill Archer y el histórico Cementerio Metodista de Bear Creek, que son parte del Capítulo 26 y la Sección 4(f). El derecho de vía se adquiriría desde cualquier lado de la carretera para ayudar a minimizar los impactos a los recursos adyacentes.

Proyecto Propuesto Sección Típica Alternativa 2

Posibles Eventos de Inundación



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 22

Script:

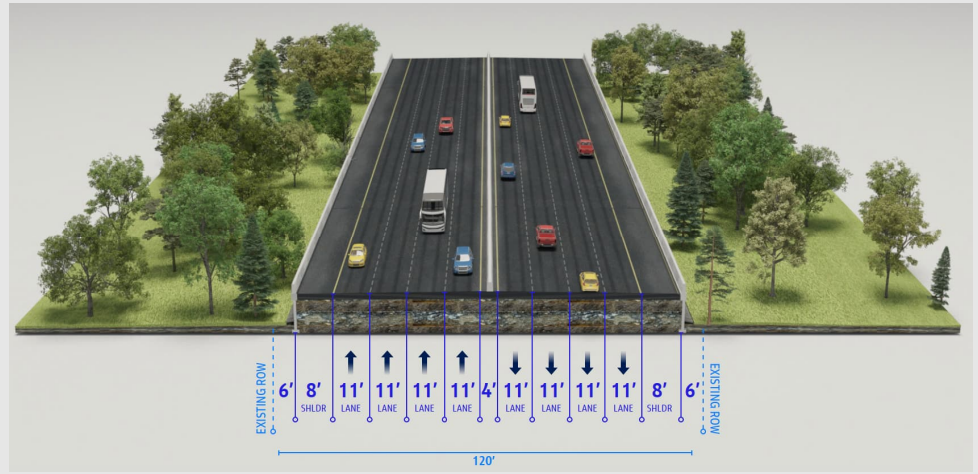
Este tablero ilustra la Alternativa 2 propuesta que muestra zona de inundaciones de 100 y 500 años.

Para la Alternativa 2 propuesta, el movimiento a nivel existente no podría ocurrir bajo un evento de tormenta de 100 años o de 500 años, pero la parte elevada acomodaría ambos tipos de eventos de tormentas.

Detalles del Proyecto: Proyecto Propuesto Sección Típica de la Alternativa 3



- Cuatro carriles de 11 pies de ancho en cada dirección, acotamientos de 8 pies de ancho
- Mediana separada por barreras de tráfico de concreto interior de 4 pies de ancho
- No habrá nuevos derechos de vía; se evitarían los impactos en el Parque Bill Archer & Parque de Perros, el Cementerio Metodista Bear Creek y otros sitios adyacentes



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 23

Script:

Este tablero ilustra la sección típica propuesta, o una sección transversal de cómo se vería la carretera con la Alternativa 3.

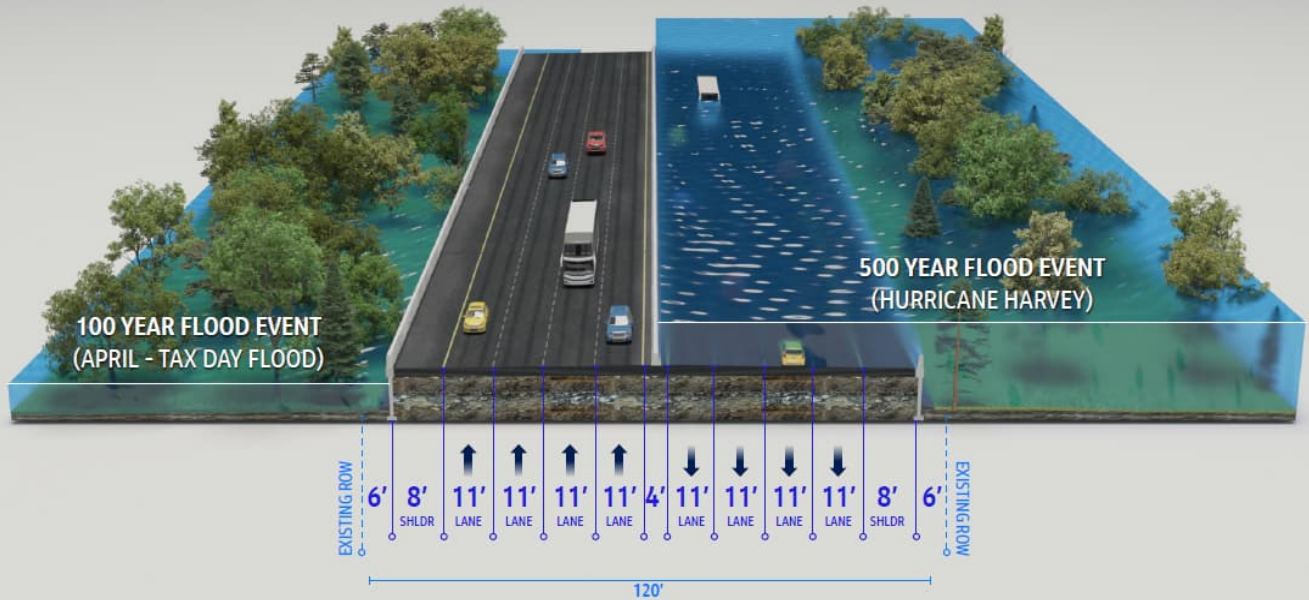
El proyecto propuesto aumentaría la elevación de la carretera, proporcionaría ocho carriles de circulación de 11 pies de ancho y acotamientos de ocho pies de ancho dentro del derecho de vía existente.

Una barrera de tráfico de concreto de cuatro pies de ancho separaría los carriles en dirección norte de los carriles en dirección sur.

Dado que no se necesitaría derecho de paso adicional bajo la Alternativa 3, no habría impactos en el Parque Y Parque de Perros Bill Archer, Cementerio Metodista Bear Creek y otras propiedades adyacentes. Por más que, para permanecer dentro de los 120 pies de derecho de vía existentes, esta configuración alternativa no podría soportar la construcción de instalaciones separadas para bicicletas o peatones.

La Alternativa 3 es diferente de la Alternativa 1 en que los carriles son más angostos, no hay acotamientos interiores y no se requiere derecho de vía adicional.

Proyecto Propuesto Sección Típica Alternativa 3 Diseño para Evitar Posibles Eventos de Inundación



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

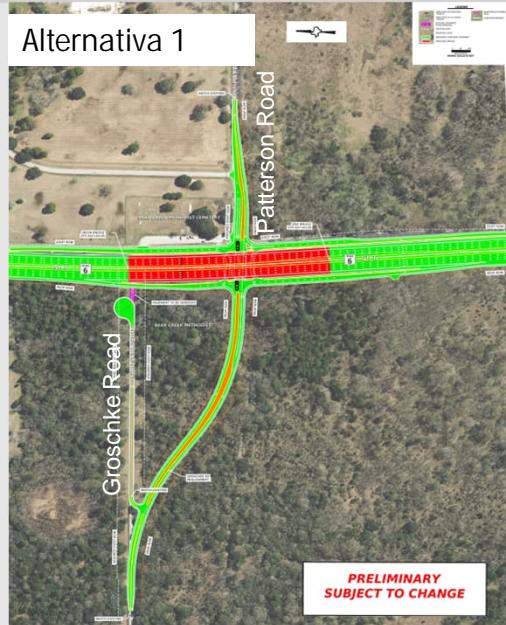
abril 2024 24

Script:

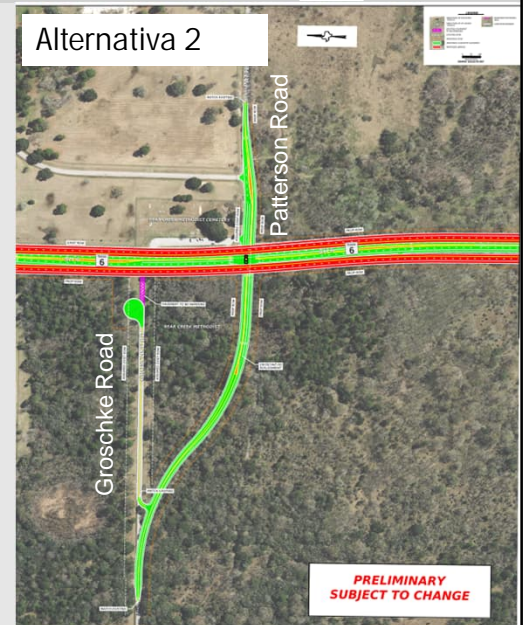
Este tablero ilustra la Alternativa 3 propuesta, que muestra zona inundaciones de 100 y 500 años.

Para la Alternativa 3 propuesta, el movimiento a nivel continuaría operando normalmente durante un evento de tormenta de 100 años; sin embargo, el movimiento a nivel no sería posible durante un evento de tormenta de 500 años.

Detalles del Proyecto: Intersección Propuesta del Proyecto en Patterson



- Groschke Road serían realineada para encontrarse con Patterson Road
- Groschke Road y Patterson permanecerían a nivel y SH 6 pasaría por la intersección



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 25

Script:

Ahorita, hay un semáforo en la intersección de Patterson Road y la SH 6. Aproximadamente 600 pies al norte de Patterson Road, en el lado oeste de la SH 6 se encuentra Groschke Road. Otro mejoramiento de la intersección propuesto bajo las Alternativas 1 y 2 sería realinear Groschke Road para encontrarse con Patterson Road. Según la Alternativa 1, las carreteras Groschke y Patterson permanecerían a nivel y serían controladas por un semáforo, mientras que la SH 6 tendería un puente sobre la intersección. Para la Alternativa 2, los carriles expresos elevados pasarían por la intersección, mientras que todo el tráfico a nivel será controlado por un semáforo.

Revise el esquema disponible en línea o en la reunión de puertas abiertas en persona para ver la realineación de la carretera y el mejoramiento de la intersección con más detalle.

Nivel de Servicio por Alternativa



Alternativas	Clay Road AM/PM		Pine Forest AM/PM		Groschke Road AM/PM		Patterson Road AM/PM	
Existente	D	E	B	E	A	C	B	F
2050 SH 6 Sin Construir	F	F	F	F	F	C	B	F
Alternativa 1a (Intersección Tradicional en Pine Forest)	D	D	B	C	C	A	B	C
Alternativa 1b (Intersección desplazada de Vuelta a la Izquierda en Pine Forest)	D	D	B	C	B	B	C	C
Alternativa 1c (Intersección en Green T en Pine Forest)	D	D	C	D	C	A	B	C
Alternativa 2	E	D	C	D			C	D
Alternativa 3	D	E	E	F	F	B	B	D

SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 26

Script

Como se mencionó anteriormente, uno de los propósitos del proyecto SH 6 propuesto es mejorar la movilidad y la congestión dentro de los límites del proyecto. El Nivel de Servicio previsto se calculó para cada Alternativa, incluidas las opciones de configuración de intersección asociadas con la Alternativa 1 y se muestra en la tabla.

Como se muestra en el tablero, el Nivel de Servicio es mejorar la mayoría de las intersecciones bajo las tres opciones de la Alternativa 1, que van de A a D.

La Alternativa 2 tiene un Nivel de Servicio que va de C a E.

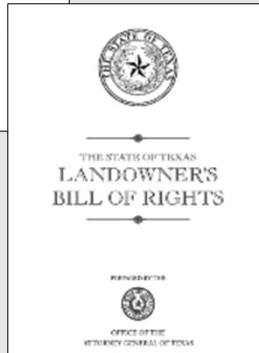
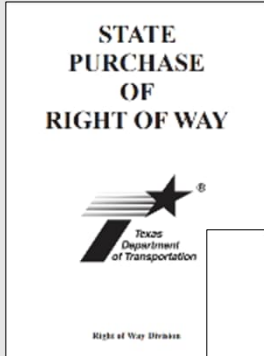
Por último, la Alternativa 3 tiene un Nivel de Servicio de F en Pine Forest y Groschke Road.

Alternativa	Derecho de Vía Adicional	Posibles Desplazamientos Previstos	Potencial de afectar las propiedades de la Sección 4(f)/Capítulo 26
Alternativa 1	80 pies de ancho – 6.4 acres en total	0	Si
Alternativa 2	60 pies de ancho – 4.7 acres en total	0	Si
Alternativa 3	Ninguna	0	No

Script:

TxDOT requeriría 80 pies adicionales de derecho de vía a lo largo de la SH 6 desde Clay Road hasta la I 10 para acomodar la configuración de la Alternativa 1, con un total de 6.4 acres. La Alternativa 2, con carriles elevados expresos, requeriría 60 pies adicionales de derecho de vía para el diseño propuesto, para un total de 4.7 acres. TxDOT propondría la adquisición de uno o ambos lados de la carretera para evitar y minimizar los impactos a las propiedades adyacentes. La Alternativa 3 no requeriría derecho de vía adicional. Ninguna de las alternativas consideradas en esta presentación resultaría en desplazamientos o reubicaciones.

Una vez que se selecciona una alternativa de construcción, el derecho de vía adicional podría adquirirse desde ambos lados de la carretera según sea necesario, para minimizar los impactos a los recursos adyacentes, como humedales, el Parque y Parque para Perros Congressman Bill Archer y el histórico Cementerio Metodista de Bear Creek.



- Visite la mesa de derecho de vía en la reunión en persona o en línea
- Los folletos sobre derecho de vía están disponibles en el sitio web de TxDOT: www.txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/publications/landowner-rights.html
- Se puede obtener información sobre el calendario de construcción de Adquisición de Derecho de Vía llamando a la Oficina del Distrito de TxDOT al (713) 802-5076.



Script:

Puede encontrar información sobre el proceso de adquisición del Derecho de Vía visitando la mesa de Derecho de Vía de el TxDOT en la reunión en persona. También puede mirar la información en la página web de TxDOT en la dirección web que aparece en este tablero o escaneando el código QR. Se puede obtener información sobre el calendario de adquisición llamando a la Oficina del Distrito de TxDOT al (713) 802-5076.

Asignación de la Ley de Política Medioambiental Nacional (NEPA) al Departamento de Transportación de Texas

La revisión medioambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes medioambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento del 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.

Script:

Se anticipa que este proyecto recibirá fondos federales y, debido al componente federal, TxDOT debe evaluar los posibles efectos medioambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales. El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley de Política Medioambiental Nacional, también conocido como NEPA. El proceso NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales al medioambiente natural y creado por el hombre y ayuda a quienes toman decisiones a tomar una decisión informada sobre si continuar o no con el proyecto. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras que permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras de revisar y aprobar ciertos proyectos NEPA asignados. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto.



Script:

Una vez que una alternativa es seleccionada, el equipo del proyecto comenzaría a evaluar los posibles impactos medioambientales que podrían ocurrir como resultado de la construcción del proyecto propuesto. Las áreas que se revisarían incluyen recursos biológicos, impactos comunitarios, justicia medioambiental, recursos hídricos, materiales peligrosos, recursos arqueológicos, recursos históricos y ruido del tráfico. El proyecto estaría diseñado para evitar o minimizar los impactos en la mayor medida posible. Una vez completados, los reportes técnicos que documenten el análisis y las conclusiones de los estudios estarán disponibles para su revisión con su solicitud.



Script:

Se anticipa que el proyecto propuesto sería financiado con fondos federales y estatales. El costo de construcción estimado para la Alternativa 1 es \$195 millones, para la Alternativa 2 el costo de construcción estimado es \$315 millones y el costo de construcción estimado para la Alternativa 3 es \$130 millones.

Nosotros Estamos Aquí



*Este calendario es aproximado y puede ser sujeto a cambios.

Script:

Queremos enseñarles el calendario estimado del proyecto. Busque la flecha verde “Nosotros Estamos Aquí” en la parte en medio arriba de la pantalla. Una vez cerrado el período de comentarios, el equipo del proyecto revisará los comentarios recibidos, realizará los cambios de diseño apropiados y preparará la documentación oficial de la reunión pública. La documentación de la reunión pública se publicará en la página web del proyecto cuando esté completa. Luego de la selección de la alternativa preferida, se comenzarían estudios medioambientales y una ingeniería más detallada. El equipo del proyecto tendrá una audiencia pública entre mediados y finales de 2025 para presentar la alternativa seleccionada y solicitar comentarios de la comunidad. Después de la audiencia pública, los comentarios recibidos del público se incorporarían al diseño y luego se tomaría una decisión medioambiental. Se prevé que la construcción esté prevista para finales de 2028. El equipo del proyecto estima que la construcción tardaría aproximadamente un año y medio.

Todos los comentarios se deben recibir o deben tener matasellos antes del **miércoles 17 de abril de 2024**. Los comentarios pueden enviarse de las siguientes maneras:

Tarjeta de comentarios: Descargue la tarjeta de comentarios del sitio web, complétela y envíela por correo electrónico o envíelo por correo a TxDOT.

Incluya el Número de Referencia del Proyecto (CSJ): 1685-05-138/AW

En Línea: Para acceder la página de la reunión pública, escanee el código QR o visite www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html

Seleccione la sección "Formulario de comentarios en línea"

Correo electrónico: Enviar a: [hou-piowebmail@txdot.gov](mailto:houstonpiowebmail@txdot.gov)

En persona: Coloque el Formulario de Comentarios en la caja de comentarios en la jornada de puertas abiertas en persona.

Correo: Envíe la tarjeta de comentarios: TxDOT Houston District
Advanced Project Development Director
P.O. Box 1386
Houston, Texas 77251-1386



Script:

TxDOT les pide que revise los materiales relacionados con el proyecto propuesto y que de sus comentarios. Infórmele a TxDOT cuál de las alternativas de carretera prefiere: ¿Alternativa 1, Alternativa 2, o Alternativa 3? ¿Además, qué opción de intersección prefiere para la Alternativa 1: Intersección tradicional, vuelta a la izquierda desplazado o Green T continua?

Puede enviar comentarios de las siguientes maneras:

Descargue la tarjeta de comentarios de la página web del proyecto: www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html y envíela por correo electrónico a HOU-PIOWEBMAIL@TXDOT.GOV

Completa la tarjeta de comentarios en la reunión de puertas abiertas y colóquela en la caja de comentarios.

Envíe la tarjeta de comentarios a: TxDOT Distrito de Houston
Atención: Director de Desarrollo de Proyectos Avanzado
P.O. Box 1386
Houston, Texas 77251-1386

Los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del miércoles 17 de abril de 2024 para que se incluyan en la documentación de la reunión pública.

Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos durante el período de comentarios se incluirán en la documentación de la reunión pública que se publicará en la página web del proyecto cuando esté completa. Las opiniones que buscamos son cuál de las tres alternativas de carretera prefiere: ¿Alternativa 1, Alternativa 2 o Alternativa 3? También sabemos que una Alternativa tiene varios diseños de intersecciones y entendemos como puede ser confundido y diferente a las intersecciones por las que normalmente conducen. ¿Quisiéramos saber, cuáles prefiere y por qué?



Contacte el Distrito de Houston

Contacte el Distrito de Houston Comuníquese con el Coordinador de Participación Público de TxDOT en cualquier momento durante el desarrollo del proyecto:

Gabriel Adame

Teléfono: 713-802-5199

Correo Electrónico: Gabriel.Adame@txdot.gov



Para acceder a la página de la reunión pública, visite www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html o escanea el código QR

Medios de Comunicación Social



Síguenos en X (Twitter):
twitter.com/TxDOTHouston



Danos un Like en Facebook:
www.facebook.com/txdothouston



Síguenos en Instagram:
www.instagram.com/txdothouston

Script:

No dude en comunicarse con nosotros si tiene alguna pregunta y por favor con Gabriel Adame en la oficina de TxDOT distrito de Houston por teléfono al (713) 802-5199 o por correo electrónico a Gabriel.Adame@TxDOT.gov si tiene alguna pregunta o comentario en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto. Y no olvide visitar el sitio web y seguirnos en X (formalmente Twitter,) para saber los cierres de carreteras y las actualizaciones de construcción en la página del Distrito X de Houston. También puede mantenerse al día con las noticias de TxDOT en nuestra página de Facebook o seguirnos en nuestra página de Instagram.



HELP
#EndTheStreakTX
End the streak of daily deaths on Texas roadways.

TxDOT.gov (Keyword: #EndTheStreakTX)



#EndTheStreakTX Toolkit



SH 6 desde Clay Road hasta I 10

abril 2024 35

Script:

El 7 de noviembre de 2000 fue el último día sin muerte 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: poner fin las muertes en las carreteras de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestra meta de cero muertes para 2050. Los texanos pueden desempeñar un papel importante para poner fin a los accidentes fatales con algunos hábitos de conducción simples: usar cinturones de seguridad, conducir al límite de velocidad, guardar el teléfono otras distracciones, y nunca conduzca bajo la influencia del alcohol o las drogas. Así que por favor haz tu parte y comparte este mensaje con tus amigos y familiares.



Gracias por participar en esta
reunión pública.

**Recuerde de enviar comentarios antes del
miércoles 17 de abril de 2024.**

Script:

Gracias por participar en esta reunión pública. Recuerde de enviar sus comentarios no más tardar que el miércoles 17 de abril de 2024 para se pueda incluir en la documentación oficial de la reunión pública.