

### **Diapositiva 1: Bienvenida**

Bienvenidos a la Reunión Pública Virtual del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) para la expansión de la Carretera Estatal (SH, por sus siglas en inglés) 123 desde Cordova Road hasta la Interestatal-10 (I-10) en el condado de Guadalupe, Texas. Agradecemos su interés en el proyecto y agradecemos a cada uno de ustedes por su participación.

Esta es una presentación pregrabada. Durante el video, puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video. El proceso de comentarios para la Reunión Pública Virtual se describirá al final de esta presentación.

### **Diapositiva 2: Acceso a la Reunión Pública Virtual**

Todos los materiales para esta Reunión Pública están disponibles para ver y descargar. Se pueden encontrar en el internet navegando a [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) y buscando "SH 123 from Cordova".

El video de presentación está en inglés. La escritura de esta presentación está disponible en inglés y español en la página web del proyecto.

Si experimenta dificultades técnicas con la Reunión Pública, comuníquese con [sh123cordova10@outlook.com](mailto:sh123cordova10@outlook.com) o llame a nuestra consultora de participación pública, Karen Coopersmith de Jacobs Engineering, al (210) 494-0088. También puede solicitar asistencia con adaptaciones especiales para acceder a materiales de audiencias públicas y necesidades de interpretación de idiomas que no sean inglés y español.

### **Diapositiva 3: Propósito de la Reunión Pública Virtual**

El propósito de esta Reunión Pública Virtual es informarle sobre el proyecto propuesto y solicitar sus comentarios al respecto.

Esta presentación incluye información sobre el propósito del proyecto; una descripción del proyecto que incluya el diseño, los requerimientos del derecho de vía y el cronograma; y los impactos medioambientales que resultarían del proyecto.

Se le alienta a enviar comentarios sobre el proyecto. Tenga en cuenta que las conversaciones con el personal del proyecto no se incluirán en el registro oficial de la Reunión Pública. Si desea enviar un comentario para que sea parte del registro oficial, debe hacerlo de la manera descrita al final de esta presentación. La última fecha para enviar comentarios para ser incluidos en el registro oficial del proyecto es el 30 de marzo del 2022.

### **Diapositiva 4: Descripción General del Proyecto**

Comenzaremos nuestra discusión del proyecto con una breve descripción general y información sobre por qué se necesita el proyecto y su propósito antes de entrar en más detalles sobre el diseño.

El proyecto está ubicado en SH 123 desde Cordova Road hasta I-10 en el lado norte de la ciudad de Seguin en el condado de Guadalupe, Texas. Esta sección del SH 123 es típicamente una calzada

no dividida de dos carriles, y estamos proponiendo expandirla a una calzada dividida de cuatro carriles. El proyecto se construiría con fondos de transporte federales y estatales con un costo total del proyecto de aproximadamente 23 millones de dólares.

#### **Diapositiva 5: Necesidad del Proyecto: Tráfico Futuro Projectado**

El proyecto es necesario debido a los crecientes niveles de tráfico que se derivan del aumento continuo de la población y los cambios en el uso de la tierra. En 2020, más de 15,000 vehículos por día viajaron por esta sección de la SH 123 y nuestras proyecciones muestran que esto aumentará a más de 24,000 vehículos por día en 2047. El tráfico casi se duplicará durante este período. Se espera la carretera existente de dos carriles con numerosas calles que cruzan, de varios accesos, y una combinación de automóviles y camiones experimente problemas de seguridad y congestión con estos volúmenes de tráfico.

#### **Diapositiva 6: Necesidad del Proyecto - Datos de Fallas Existentes**

Según los datos recopilados en 2019 y 2020 hubo 81 accidentes y 20 heridos. 78 de los accidentes ocurrieron en intersecciones y la mayoría de estos ocurrieron durante el día con tiempo despejado. En el futuro, a medida que aumente la cantidad de automóviles que utilizan esta carretera de dos carriles, también puede aumentar la cantidad, el tipo y la gravedad de los accidentes.

#### **Diapositiva 7: SH 123 Secciones Típicas Existentes y Propuestas**

La imagen en la parte superior de la pantalla muestra una vista transversal típica existente de la SH 123, que consta de una carretera no dividida de dos carriles con un carril de circulación de doce pies de ancho en cada dirección y acotamientos exteriores de diez pies de ancho. No hay banquetas a lo largo de la carretera. Estas características están ubicadas en un derecho de vía y propiedad del estado que normalmente son entre 140 y 220 pies de ancho.

En la parte inferior de la pantalla hay un imagen de una sección típica para el proyecto propuesto. Esto ilustra cómo se vería la carretera en el futuro una vez que se complete el proyecto. La calzada consistiría en dos carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada dirección separados por una mediana elevada de concreto. Habría acotamientos para bicicletas de cinco pies de ancho, bordillos exteriores y banquetas de seis pies de ancho para pedestres.

Llamamos a estas imágenes secciones típicas porque así es como se vería normalmente la carretera. Habría variaciones en el diseño a lo largo del corredor, que no se muestra en la sección típica. Puede revisar los esquemas de diseño para ver estos detalles adicionales. Por ejemplo, la mediana elevada no sería continua. Habría aberturas en la mediana en varias intersecciones y para permitir movimientos de giro. También habría carriles de giro a la izquierda y a la derecha en varios lugares. Los carriles de circulación adicionales, las medianas elevadas, los carriles de giro, los bordillos exteriores y las banquetas contribuirían a la seguridad del corredor.

### **Diapositiva 8: Esquema Preliminar**

El esquema preliminar ilustra una vista en planta de las mejoras viales propuestas y los requisitos del derecho de vía y fue desarrollado con aportes de la ciudad de Seguin y otras partes interesadas.

Dado que el proyecto tiene más de dos millas de longitud, no es práctico mostrar el esquema completo a una escala razonable en la presentación. Le recomendamos que vea y descargue el esquema del sitio web de TxDOT en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), busque la palabra clave "SH 123 from Cordova".

Vamos a echar un vistazo más de cerca al área que se muestra en rojo para que se familiarice con los diferentes tipos de características que se muestran en el esquema.

### **Diapositiva 9: Esquema Preliminar: SH 123 en BS 123**

Esta imagen muestra el esquema donde SH 123 se cruza con Business (BS) 123.

El esquema se superpone a una foto aérea que muestra las calles y entradas de vehículos existentes. Las áreas de calzada propuestas se muestran en azul. Como se muestra en esta imagen, estaríamos reconstruyendo las partes de algunos de los accesos dentro del derecho de vía estatal junto con la ampliación de SH 123. El camino estaría bordeado por bordillos y banquetas que se muestran en púrpura.

Una mediana elevada separaría los carriles de tráfico opuestos en la mayor parte de los límites del proyecto y se muestra en rojo. Habría aberturas en la mediana elevada en varios lugares para cruces y movimientos de giro.

Las líneas discontinuas blancas representan las líneas de propiedad entre los derechos de vía de propiedad pública existentes y otras propiedades. Nos referimos a estos como líneas de derecho de vía. Todas las mejoras propuestas se construirían dentro de los derechos de vía públicos existentes, con la excepción de una pequeña área de derecho de vía propuesto para mejoras de drenaje cerca de la esquina sureste de SH 123 y Cordova Road.

### **Diapositiva 10: Información Sobre la Adquisición del Derecho de Vía**

Esta imagen muestra la única ubicación donde proponemos adquirir alguna propiedad adicional para el proyecto. Está ubicado cerca de la esquina sureste de SH 123 y Cordova Road/Laubach Road. El área es una franja de tierra de aproximadamente 13 a 15 pies de ancho y un total de 0.16 acres. Está ilustrado por líneas discontinuas verdes en negrita en el esquema.

### **Diapositiva 11: Información Sobre la Adquisición del Derecho de Vía**

El derecho de vía se adquiriría de acuerdo con la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, según enmendada.

TxDOT tiene tres documentos que brindan información general adicional sobre el proceso de compra del derecho de vía, incluidos temas como tasación, compensación y asistencia para la

reubicación. Estos documentos se pueden encontrar en la dirección del sitio web que se muestra aquí.

Solo hay un área en la que proponemos adquirir el derecho de vía para este proyecto y no hay edificios en esta área, por lo que no se anticipan desplazamientos ni reubicaciones.

### **Diapositiva 12: Video de Visualización de Sobrevuelo**

Además de las secciones y esquemas típicos, TxDOT ha preparado un video elevado para ayudar a las personas a visualizar cómo sería el proyecto. Esta es una imagen fija tomada del video de visualización de sobrevuelo que muestra la intersección propuesta de SH 123 en BS 123.

Se le alienta a ver el video que se publica en la página web de TxDOT y en YouTube y se puede acceder a él siguiendo las instrucciones que se muestran en esta diapositiva.

### **Diapositiva 13: Impactos Medioambientales: Ley de Política Medioambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en ingles)**

Vamos a discutir los impactos medioambientales asociados con el proyecto. El proyecto propuesto sería financiado por la Administración Federal de Carreteras y es una acción federal importante sujeta a la Ley de Política Medioambiental Nacional. TxDOT realizó estudios para evaluar los impactos medioambientales del proyecto propuesto. El proyecto fue clasificado como exclusión categórica para efectos de proceder con la revisión medioambiental.

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

Una vez completada la participación pública, TxDOT tomará una determinación final de exclusión categórica si se justifica.

### **Diapositiva 14: Impactos Medioambientales**

Realizamos una variedad de análisis medioambientales para el proyecto, incluidos temas como los recursos naturales y culturales y el ruido del tráfico. Vamos a revisar algunos de los hallazgos. Determinamos que el proyecto no tendría ningún efecto sobre ninguna especie amenazada o en peligro de extinción incluida en la lista estatal o federal. La mariposa monarca es candidata para la inclusión en la lista federal y si se incluye antes de que se complete el proyecto, consultaríamos con el USFWS para garantizar el cumplimiento de la Ley de especies en peligro de extinción.

Existe el hábitat potencial para algunas especies raras que no figuran en la lista en el área del proyecto. Utilizaríamos las mejores prácticas de gestión durante la construcción para evitar y minimizar cualquier impacto en estas plantas y animales.

El proyecto no tendría impactos directos en ningún recurso hídrico ya que no hay llanuras aluviales ni aguas de los EE. UU. dentro de los límites del proyecto.

Con base en nuestro Memorando de Entendimiento con la Comisión Histórica de Texas, determinamos que el proyecto no afectaría ningún sitio arqueológico o histórico que sea potencialmente elegible para el Registro Nacional de Lugares Históricos.

### **Diapositiva 15: Impactos Medioambientales (Continuación)**

Las preguntas más comunes que recibimos sobre temas medioambientales se relacionan con el ruido del tráfico. TxDOT realizó un análisis del ruido del tráfico del proyecto propuesto utilizando un software de modelado por computadora creado por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés). Según los criterios de la FHWA, un nivel de ruido de 66 decibelios con ponderación A (que se muestra como dBA) constituiría un impacto de ruido en un receptor residencial, como un patio trasero.

El modelo de computadora se usó para predecir los niveles de ruido en siete ubicaciones diferentes, o receptores, a lo largo del corredor. Determinamos que el proyecto propuesto resultaría en impactos de ruido de tráfico en dos de los siete receptores. Luego se usó el modelo de computadora para determinar el efecto que tendría una barrera de ruido de 20 pies de altura ubicada cerca de la línea de derecho de vía en los niveles de ruido en esos receptores. El modelo muestra que la barrera, las acústicas no alcanzarían el objetivo mínimo de diseño de reducción de ruido de 7 decibeles con ponderación A, que es necesario para que una barrera se considere factible y razonable. Según este análisis, no se incluirían barreras acústicas en el proyecto.

Nuestro informe también incluye información para ayudar a los desarrolladores y funcionarios de planificación locales a planificar y construir nuevas áreas de actividad lo suficientemente lejos de la carretera para que los usos de la tierra sensibles al ruido no experimenten impactos por el ruido del tráfico.

Hemos incluido una copia del estudio de ruido de tráfico en nuestro sitio web para su comodidad.

### **Diapositiva 16: Línea de Tiempo Estimada\***

Esta imagen ilustra el cronograma general del proyecto. El asterisco indica que estas fechas están sujetas a cambios. En espera de los comentarios de este evento y la finalización de los requisitos de participación pública del proyecto, anticipamos tomar una decisión sobre el proyecto que resulte en la autorización medioambiental a principios del 2022.

Después de ese tiempo, podemos proceder con la adquisición del derecho de vía y el trabajo de diseño detallado que es necesario para transformar el proyecto de un esquema a planos de construcción detallados y especificaciones que son necesarios para la licitación. Las reubicaciones de servicios públicos también pueden ocurrir después de este hito.

El proyecto está financiado para la construcción en nuestro año fiscal 2026, y nosotros anticipamos que la construcción empezaría en el principio del Invierno del 2025/2026. Aunque estas fechas están sujetas a cambios, son consistentes con los documentos de planificación actuales.

### **Diapositiva 17: Comentario Público**

TxDOT está pidiendo al público que proporcione comentarios sobre el proyecto de las siguientes maneras:

- Deje comentarios escritos en una tarjeta de comentarios en el evento en persona.
- Envíe sus comentarios por correo electrónico a: [sh123cordova10@outlook.com](mailto:sh123cordova10@outlook.com)
- Envíe sus comentarios por correo a:  
Attention SH 123 Project,  
911 Central Parkway North,  
Ste. 200, San Antonio, TX 78232
- Use el formulario de comentarios en línea en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), busque la palabra clave "SH 123 from Cordova"

Todos los comentarios deben recibirse o enviarse por correo antes del 30 de marzo de 2022. También puede enviar una combinación de documentos verbales y escritos.

Todos los comentarios y nuestras respuestas a los comentarios se presentarán en un informe de Reunión Pública, que se publicará en nuestro sitio web.

### **Diapositiva 18: Encuentre materiales para reuniones públicas**

Todos los materiales de la audiencia pública se pueden encontrar en el sitio web de TxDOT en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) buscando "SH 123 from Cordova". Le invitamos a revisar y comentar cualquier material.

### **Diapositiva 19: Información de contacto**

El público puede llamar al personal del proyecto durante el horario normal de oficina o enviar un correo electrónico al personal del proyecto para hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento del proceso de desarrollo del proyecto. Si tiene preguntas sobre este proyecto, comuníquese con nuestro consultor de participación pública utilizando la información de contacto que se muestra en esta diapositiva y en los materiales de la reunión.

Tenga en cuenta que las discusiones con los miembros del equipo del proyecto no se incluirán en el registro oficial de la Reunión Pública. Si desea enviar un comentario para que sea parte del acta oficial de esta Reunión Pública, debe hacerlo formalmente, de la manera descrita en esta presentación. La fecha límite para enviar comentarios para incluirlos en el resumen oficial de la reunión es el 30 de marzo de 2022.

Gracias por participar en esta Reunión Pública.