

# BIENVENIDOS



## REUNIÓN PÚBLICA ESTUDIO DEL PUENTE RIO NECHES



# ¿Qué es un EA?

	2015				2016		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
Propósito y la Necesidad	[Barra azul]						
Participación de Interesados	[Barra amarilla]						
Desarrollo de Alternativas	[Barra azul]				[Barra azul]		
Estudios Ambientales	[Barra azul]				[Barra azul]		
Reunion Publica	ESTAMOS AQUÍ★				[Barra azul]		
Borrador de EA	[Barra azul]				[Barra azul]		
Diseño Esquemático	[Barra azul]				[Barra azul]		
Audiencia Publica	[Barra azul]				★		
Borrador Final EA	[Barra azul]				[Barra azul]		
Decisión	[Barra azul]				[Barra azul]		

- Un Estudio Ambiental (EA) documenta el análisis del proyecto propuesto y sus posibles efectos sobre el medio ambiente.
- El Borrador de EA estará disponible para su revisión durante la audiencia pública.
- Los comentarios públicos serán luego tratados en el borrador final antes de la toma de decisiones ambientales.

# Propósito



Puente I-10

Actualmente  
Puente Ferroviario  
Río Neches

- Mejorar las operaciones ferroviarias, manteniendo la movilidad ferroviaria existente y continuidad mientras se proporciona la capacidad ferroviaria que acomode el crecimiento.
- Apoyar y mejorar las instalaciones industriales que utilizan los servicios de ferrocarril, marítimo, y de carretera.

# Necesidad



- Operaciones ferroviarias existentes se ven afectadas por la capacidad de carril, el cambio de carril, el acceso de servicios industriales, y las aperturas de puente para el tráfico de embarcaciones marinas.
- Se espera que el futuro tráfico ferroviario sobre el Río Neches aumente tanto con tráfico ferroviario directo como local y la ampliación de las instalaciones industriales.
- Sin mejoras, las operaciones se deteriorarán en el futuro con el aumento del tráfico ferroviario.

# Ninguna Alternativa de Construcción



- Incluye preservación de la red ferroviaria existente y las demás mejoras programadas.
- Se requiere para el EA ofrecer un punto de referencia para medir la efectividad de la Alternativa de Construcción en el cumplimiento del propósito y necesidad.

# Proporcione sus Comentarios

- Consulte el reportero de la corte para dejar un comentario verbal.
- Dejar un formulario de comentarios en la caja de comentarios de esta noche.
- Envié comentarios a:  
Mr. Gil Wilson  
TxDOT Rail Programs  
125 East 11th Street  
Austin, TX 78701-2483  
Email: [gil.Wilson@txdot.gov](mailto:gil.Wilson@txdot.gov)



*TxDOT utilizará los procedimientos de participación pública bajo NEPA para cumplir con los requisitos de participación pública la Sección 106.*

**Sección 106 Procesos**  
([www.achp.gov](http://www.achp.gov))

La Ley de Preservación Histórica Nacional (1966) tienen en cuenta los efectos de encargarse de Propiedades Nacionales Registradas elegibles o listadas.

Las partes consultantes pueden dar su opinión sobre puntos decisivos claves en el proceso de la Sección 106. Individuos u organizaciones pueden solicitar ser parte de la consultoría para este proyecto poniéndose en contacto con el Sr. Gil Wilson, TxDOT Programas Ferroviarios.

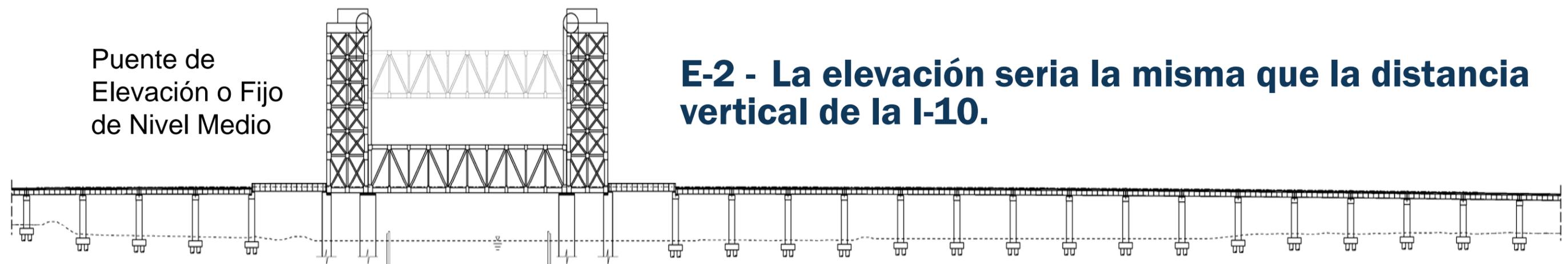
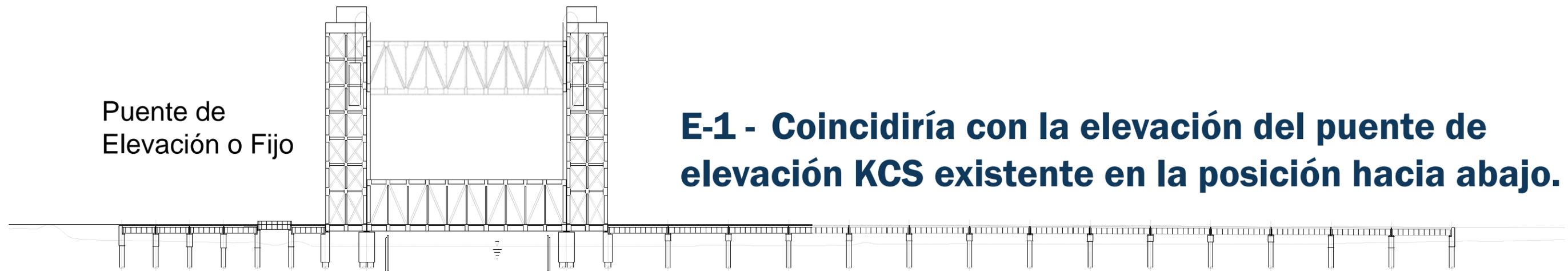
***Los comentarios deben ser recibidos el 31 de Octubre de 2015***

# Matriz de Alternativa

Medida Crítica		Alternativa E-1	Alternativa E-2	Alternativa N-1	Alternativa N-2	
Mejoras de Operación de Carril	Capacidad de Carril	Agrega Puente con un carril individual				
	Despachando	Mantiene existentes		Introduce un 3er despachador		
	Acceso Industrial	Mantiene Existente				
	Velocidad de diseño	30 mph O del río, 40 mph E	20 mph O del río, 40 mph E	10-20 mph O del río, 40 mph E		
Mejorar de Movimiento e Interface	Movimiento Ferroviario	Los cruces permiten el uso de uno u otro puente.	Menos impacto en tráfico ferroviario debido que la elevación de la base del puente proporciona una mayor distancia vertical para el tráfico marítimo. La pendiente del carril se aumenta.	Menos impacto en el tráfico ferroviario porque el puente estará en una posición fija. El recorrido es más largo y se aumenta la pendiente del carril.		
	Movimiento Marítimo	Comparable a condiciones existentes				
	Movimiento vehicular	Ningún cambio en los movimientos de tráfico	Ningún cambio en los movimientos de tráfico, a excepción de dos los cruces a nivel carretera-ferrocarril en Old US 90.	Acceso a Long Ave. prohibido con algunos cierres de calles transversales. Separación de nivel en MLK. Aumento de la demora en los cruces restantes de paso a nivel.	Separación de nivel en Old US 90. Aumento de la demora en los cruces restantes de paso a nivel.	
	Planificación Industrial	Conexiones futuras NE del río se puede hacer a partir de un carril nuevo.	Conexiones futuras NE del río limitado por la elevación del carril nuevo.	Conexiones futuras NE del río se puede hacer a partir del carril existente.		
	Estructuras Históricas	Puente Ferroviario Neches (cercanos)	Puente UPRR	0	0	
Recursos culturales, naturales y de comunidad	Distrito Histórico	Beaumont Commercial District (agrega un riel en KCS derecho de vía en el nivel existente)	Beaumont Commercial District (agrega un riel N de KCS derecho de vía en estructura elevada)	0	0	
	Sitios Históricos	0	0	0	0	
	Sitios Arqueológicos	0	0	Náufragos (en alrededores)	sitio terrestre, Náufragos (en alrededores)	
	Humedales	9.2 acres	9.9 acres	14.5 acres	14.3 acres	
	Aguas	Río Neches	Río Neches, 2 cruces de Baird's Bayou afluentes	Río Neches, Brakes Bayou, 4 cruces de Baird's Bayou afluentes		
	Planicies de inundación	23.5 acres	28.9 acres	39.2 acres	42.8 acres	
	Sitios Peligrosos	14 dentro de/adyacente	14 dentro de/adyacente	25 dentro de/adyacente Acquires Superfund Site	24 dentro de/adyacente Acquires Superfund Site	
	Desplazamientos	0	3 (comercial)	3 (comercial)	0	
	Derecho-de-Paso	2.7 acres	7.4 acres	34.8 acres	17.7 acres	
	Cementerios	0	0	0	0	
	Parques	Riverfront Park (estacionamiento, límites bajo revisión)	Riverfront Park (estacionamiento, límites bajo revisión) MLK Memorial Park	0	Riverfront Park (franja a lo largo de BNSF, límites bajo revisión)	
	Instalaciones Comunitarias	Estacionamiento de la ciudad	Iglesia/escuela, estacionamiento de la ciudad	0	0	
	Bajos Ingresos/Minoría	25% bajos ingresos 64% minoría		26% bajos ingresos 65% minoría	22% bajos ingresos 52% minoría	
Costo	Programas de Costo	~\$120 M	~\$380 M	~\$430 M	~\$400 M	
Otras Consideraciones	Contractibilidad	Junto a la ruta principal activa. Suficientemente offset de las operaciones ferroviarias existentes para poder construir con una interrupción mínima.		Varía según la sección. La mayoría de los trabajos sobre la nueva alineación reduce la coordinación operativa con el riel activo. Construcción de una estructura más alta y más larga puede compensar los beneficios de distancia.		
	Construcción-Impactos Relacionados	Retrasos temporales en tráfico ferroviario existentes en los puntos de enlace.				
		Ningún impacto de carretera.	Retrasos temporales en las carreteras con construcción de estructuras de separación a nivel.			
	Ningún cruces a nivel.	Temporal cierre de carreteras y demoras para las áreas con mejoras en los cruces a nivel.				

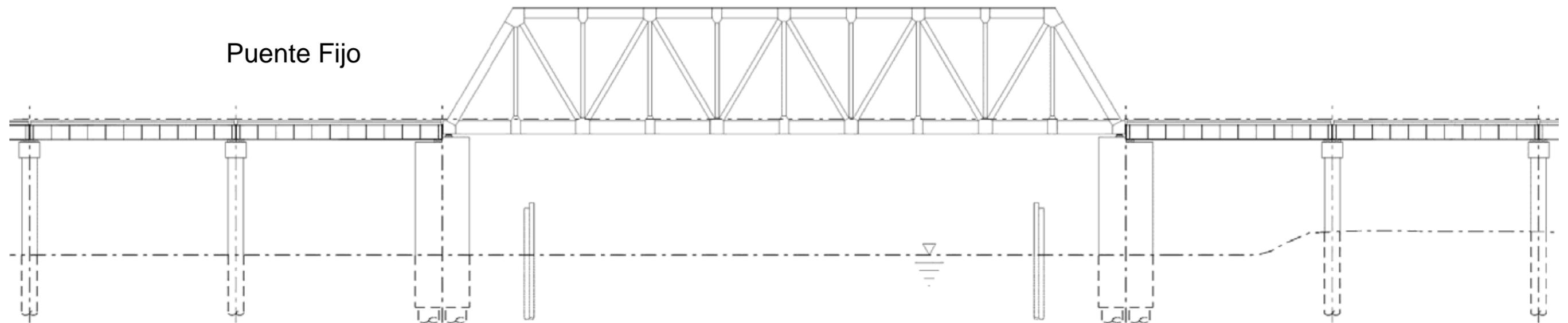
# Alternativas E-1 & E-2

- Las dos E-1 y E-2 siguen la alineación existente y Cruzan el río, justo al norte del Puente existente.



## Alternativas N-1 & N-2

- Las dos N-1 y N-2 están en una nueva alineación al norte y cruzar el río, justo al sur de la I-10.



**N-1 & N-2 – La elevación sería la misma que la distancia vertical de la I-10.**

# Mapa de Limitaciones Ambientales

