

REUNIÓN PÚBLICA VIRTUAL 10/13/2020 - 10/28/2020

www.TxDOT.gov, busque las palabras clave
"I-410 at US 281"

Fecha Límite para Comentarios: 10/28/2020

Envíe Comentarios:

Por correo o entregue:

ATG - TxDOT 410/281/San Pedro
1777 NE Carretera 410, Suite 600
San Antonio, TX 78217

Email: 410US281@emailatg.com

Sitio Web: www.TxDOT.gov y busque las
palabras clave "I-410 at US 281"

Límites del Proyecto:

- Desde I-410 - West Avenue hacia Broadway Street
- Desde US 281 - I-410 hacia E. Nakoma Drive
- San Pedro Avenue en I-410

Costo Estimado del Proyecto

I-410 y San Pedro: \$54 M

US 281: \$13 M

Total: \$67 M

Proyecto Totalmente Financiado

Índice

Antecedentes, Esfuerzo Actual, Participe, Cronograma del Proyectopág. 1

Mejoras Propuestas págs. 2 - 3

Más Información.....pág. 4

Contacto del Proyectopág. 4



¡PARTICIPE!

TxDOT está organizando una reunión pública virtual para presentar y obtener comentarios del público sobre las mejoras propuestas descritas en este boletín informativo. Participe y dígame a TxDOT lo que piensa. La experiencia virtual incluye una presentación narrada, simulaciones en video, oportunidades para brindar comentarios y mucho más. La experiencia virtual estará en vivo desde el 13 de octubre hasta el 28 de octubre de 2020. Todos los comentarios deben recibirse antes del 28 de octubre de 2020. Para participar, obtener más información o enviar comentarios, visite TxDOT.gov, busque las palabras clave "I-410 at US 281" o escanee el código QR en la parte inferior de la página.

ANTECEDENTES

El Departamento de Transporte de Texas completó un estudio de viabilidad en 2018 para identificar posibles mejoras de movilidad en las cercanías de la I-410, US 281 y San Pedro Avenue en San Antonio, Condado de Bexar, Texas. El área incluye un corredor que figura entre las 100 carreteras más congestionadas de Texas†. El equipo del estudio analizó las condiciones de tráfico existentes, modeló las condiciones futuras en escenarios de "construcción" y "no construcción" y desarrolló mejoras de diseño conceptual. También involucraron al público y los interesados en sitios clave para obtener comentarios y opiniones. Específicamente, se llevaron a cabo dos rondas de reuniones públicas y entrevistas con los interesados y reuniones de coordinación de agencias. Los interesados incluyeron a funcionarios electos, representantes de la Ciudad de San Antonio y de Castle Hills, propietarios, distritos escolares y otras agencias. La primera ronda de participación presentó el esfuerzo y la segunda ronda presentó los conceptos preliminares. Las dos reuniones públicas resultaron en 173 asistentes y 52 comentarios públicos. Con base en la información recibida durante las reuniones del estudio de factibilidad y el análisis adicional, TxDOT concluyó que las mejoras propuestas se llevarían adelante para una evaluación adicional y, en última instancia, para la construcción.

ESFUERZO ACTUAL

Las mejoras propuestas se basarán en los análisis que se están realizando actualmente para la fase esquemática y ambiental del proyecto. En general, las mejoras propuestas abordarán diversas preocupaciones sobre las operaciones de tráfico, como la unión y el entrelazamiento, los cuellos de botella, la sincronización de las señales y las colas de vehículos. Las mejoras optimizarían la capacidad existente para reducir la congestión y reconfigurar varios elementos, incluidas rampas e intersecciones, para mejorar la movilidad. Consulte las páginas 2-3 para conocer las mejoras específicas propuestas.

Las principales metas del proyecto de TxDOT son mejorar la seguridad, aliviar la congestión y mejorar la movilidad.

CRONOGRAMA DEL PROYECTO*



* El cronograma del proyecto está sujeto a cambios.

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

† Las 100 secciones de carreteras más congestionadas de Texas, Texas A&M Transportation Institute, diciembre de 20194

MEJORAS EN I-410 Y EN US 281/SAN PEDRO AVENUE

Límites del Proyecto I-410: Desde West Avenue hacia Broadway Street | US 281: Desde I-410 hacia E. Nakoma Drive | San Pedro Avenue en I-410

Mejoras Propuestas en I-410

- A Desde West Avenue hacia Honeysuckle Lane**
- Eliminar la rampa de entrada en dirección este (EB) desde West Avenue hacia EB I-410 y reemplazarla con la rampa de salida EB desde EB I-410 hacia Honeysuckle Lane.
 - Eliminar la rampa de salida en dirección oeste (WB) de WB I-410 hacia West Avenue y reconstruir la rampa de entrada WB desde Honeysuckle hacia WB I-410.
- B NW Military Highway (FM 1535)**
- Reconstruir y realinear la rampa existente en dirección sur (SB) a WB desde NW Military Highway hacia la calle lateral I-410 WB.
 - Eliminar la conexión SB hacia EB Blanco Road.
 - Reconstruir la vía secundaria-directa WB¹ desde WB I-410 hacia la intersección de NW Military Highway en dirección norte (NB).
 - Reconfigurar NW Military Highway en la calle lateral I-410 EB hacia una "intersección T-Verde²".

- C Desde Honeysuckle Lane hacia Blanco Road (FM 2696) y San Pedro Avenue**
- Construir una nueva rampa de salida EB desde EB I-410 hacia Blanco Road.
 - Reconstruir y realinear la calle lateral EB entre NW Military Highway y Blanco Road.
 - Construir una nueva rampa de salida del puente elevado EB desde EB I-410 hacia San Pedro Avenue.
 - Reconstruir la calle lateral EB entre Blanco Road y San Pedro Avenue, para pasar por debajo del puente elevado propuesto desde EB I-410 hacia San Pedro Avenue.

- Construir la rampa de entrada WB trenzada desde Blanco Road sobre la rampa de salida propuesta desde WB I-410 hacia Honeysuckle Lane y West Avenue.
 - Reconstruir y realinear la rampa de entrada WB I-410 desde San Pedro Avenue.
- D San Pedro Avenue en I-410**
- Construir carriles SB exclusivos para girar a la derecha en San Pedro Avenue en la calle lateral I-410 WB.
 - Reconstruir la calle lateral EB hacia San Pedro y reconfigurar los carriles EB en la intersección para proporcionar giros a la izquierda triples y mantener un carril directo desde la calle lateral I-410 EB hacia NB San Pedro Avenue.
- E San Pedro Avenue en I-410**
- Eliminar la rampa de entrada EB de San Pedro Avenue.
 - Ensanchar la calle lateral WB y reconstruir el giro en U de WB hacia EB en San Pedro Avenue.
 - Reconstruir la rampa de salida WB hacia San Pedro Avenue y eliminar la rampa de entrada WB existente de McCullough Avenue.

- F San Pedro Avenue en I-410**
- Restringir los movimientos NB y SB a través de I-410.
 - Construir los giros dobles hacia la derecha NB en McCullough Avenue.
 - Modificar la señal de tráfico para mantener el acceso de peatones en la calle lateral WB I-410 y McCullough Avenue.

- G San Pedro Avenue en I-410**
- Ampliar la calle lateral EB I-410 para agregar un carril adicional.
 - Reconstruir la rampa de salida WB como una rampa de salida de dos carriles hacia McCullough Avenue, San Pedro Avenue y Blanco Road.
 - Ampliar la calle lateral WB I-410 para agregar un carril adicional.
- H Desde US 281 hacia I-410**
- Volver a pintar las franjas de la vía de conexión directa desde US 281 hacia WB I-410 a dos carriles y construir una barrera entre los carriles de la vía de conexión directa y los carriles principales WB I-410.
 - Construir una rampa de salida WB exclusiva (no compartida con los carriles principales I-410) desde la vía secundaria-directa US 281 hacia San Pedro Avenue y Blanco Road.
- I Airport Boulevard**
- Eliminar y reconstruir la rampa de entrada WB desde Airport Boulevard hacia WB I-410 al este de la rampa existente.
- J Crownhill Boulevard**
- Mover el acceso WB a Crownhill Boulevard para utilizar el acceso de entrada y salida a la derecha existente y eliminar el acceso directo a la calle lateral.

Mejoras Propuestas en US 281

- K Desde E Nakoma Drive hacia San Pedro Avenue**
- Construir una vía colectora-distribuidora⁴ SB entre E. Nakoma Drive y San Pedro Avenue
- L Desde San Pedro Avenue hacia I-410**
- Volver a pintar las franjas a dos carriles en la vía de conexión directa I-410 y reconstruir la rampa de entrada NB US 281 desde Isom como una rampa de dos carriles.
 - Eliminar la rampa de entrada NB en US 281 desde Jones Maltsberger Road.
 - Construir un carril auxiliar⁵ NB desde la vía de conexión directa¹ I-410¹ hacia E. Nakoma Drive.

Imagen del terreno del mapa: Google, Landsat/ Copernicus

1. Vía secundaria-directa: una instalación vial que proporciona conexión entre dos carreteras/ autopistas/carreteras interestatales mediante una rampa que recoge vehículos de los carriles principales de una carretera y distribuye los vehículos a los carriles principales de la segunda carretera.

2. Intersección T-verde: un diseño de intersección que permite un flujo continuo para movimientos de tránsito y tráfico señalizado controlado para todos los demás movimientos de la intersección.

3. Rampa trenzada: una instalación vial compuesta por dos rampas individuales, con una rampa elevada sobre la otra rampa. Esta configuración permite entrar y salir sin obstáculos de los carriles principales.

4. Vía colectora-distribuidora: una instalación vial que conecta los principales carriles de circulación de una carretera y las calles laterales o rampas de entrada y restringe todos los demás accesos (por ejemplo, entradas comerciales, rampas de entrada/salida).

5. Carril auxiliar: un carril sin tránsito de paso utilizado de paso para separar el tráfico del tráfico de tránsito en los carriles principales, ubicado entre una rampa de entrada y salida.



Metas del Proyecto

El propósito del proyecto de la I-410 en US 281/San Pedro Avenue es mejorar la seguridad, la congestión y la movilidad dentro del área del proyecto. Una revisión del historial de accidentes de 2014 a 2018 muestra un promedio de 3.7 accidentes por día, con un total de 9 muertes, dentro de los límites del proyecto. Durante las horas pico, el corredor experimenta una gran congestión y excesivas colas de vehículos a lo largo de las vías principales y en las intersecciones a lo largo de las calles laterales. Al reconfigurar las rampas, alargar y/o eliminar los segmentos en donde los carriles se entrelazan y unen, mejorar las intersecciones y eliminar los cuellos de botella, las mejoras propuestas tienen como objetivo cumplir con el propósito del proyecto.

Consideraciones Ambientales

Como parte del camino hacia el diseño y construcción final, TxDOT debe considerar el potencial de impactos ambientales como resultado del esfuerzo. Las consideraciones ambientales incluyen la evaluación de los impactos que pueden ocurrir como resultado del desarrollo del proyecto. Los estudios actuales incluyen impactos potenciales a los recursos arqueológicos e históricos, recursos naturales, impactos comunitarios y ruido del tráfico.

Derecho de Vía (ROW)

Se requeriría ROW adicional para las mejoras propuestas. La incorporación propuesta de ROW es necesaria para lo siguiente: ensanchamientos a lo largo de las calles laterales en dirección este y oeste de la I-410; el ensanchamiento de la intersección en la calle lateral I-410 en dirección oeste hacia Blanco Road; un carril de desaceleración en Chick-fil-A (cerca de McCullough Avenue en la calle lateral I-410 en dirección oeste); y giros dobles a la derecha en dirección norte en McCullough Avenue. Sin embargo, no se prevén desplazamientos de residencias o empresas comerciales.

¡TXDOT QUIERE SU OPINIÓN!

Hágale saber sus opiniones a TxDOT sobre las mejoras propuestas. Envíe sus comentarios al equipo por correo electrónico a **410US281@emailatg.com** o por el Servicio Postal de EE. UU. a **ATG-TxDOT 410/281/San Pedro, 1777 NE Carretera 410, Suite 600, San Antonio, TX 78217.**

Para más información, favor de comunicarse con:

Fernando Flores, P.E. Administrador del proyecto, TxDOT Distrito de San Antonio

Teléfono: (210) 615-5869 • **Correo Electrónico:** 410US281@emailatg.com

Sitio Web: www.TxDOT.gov y busque las palabras clave "I-410 at US 281"