



Bienvenidos a la reunión pública del Distrito de San Antonio del Departamento de Transporte de Texas para el proyecto de Mejoras Operativas de la Interestatal 410 en la US Carretera 281 y San Pedro Avenue. Me llamo Linda Ximenes y formo parte del equipo del proyecto. TxDOT está realizando el diseño esquemático y los estudios ambientales preliminares a lo largo de la Interestatal 410 en el centro norte de San Antonio desde West Avenue hasta Broadway Street, a lo largo de la US 281 desde la Interestatal 410 hasta East Nakoma Drive, y en el intercambio de la Interestatal 410 en San Pedro Avenue.

Esta es la primera oportunidad de participación pública que se realiza para el proyecto de Mejoras Operativas de la Interestatal 410 en la US 281 y San Pedro Avenue. Esta presentación pregrabada fue desarrollada para presentar los resultados del estudio. Al final de la presentación, se proporcionará información sobre las formas de presentar comentarios y preguntas. Para ser incluidos en el registro de la reunión pública, los comentarios deben recibirse en o antes del miércoles 28 de octubre de 2020.

## Reunión Pública Virtual en Respuesta a la Salud Pública

- TxDOT está comprometido con la salud pública y la participación de la comunidad. Esta reunión pública virtual se ha desarrollado en respuesta a la pandemia de COVID-19 y busca emular una experiencia en persona tanto como sea posible.
- La reunión pública virtual, y la información en el sitio web de TxDOT, incluyen:
  - Información del proyecto
  - Mejoras propuestas
  - Evaluaciones ambientales
  - Cronograma y financiamiento del proyecto
  - La oportunidad pública de realizar comentarios y brindar opiniones.

**Lo que usted debe saber acerca del COVID-19 para protegerse y proteger a los demás**

**Infórmese sobre el COVID-19**

- La enfermedad del coronavirus 2019 (COVID-19) es una afección causada por un virus que se puede propagar de persona a persona.
- El virus que causa el COVID-19 es un nuevo coronavirus que se ha propagado por todo el mundo.
- El COVID-19 puede causar desde síntomas leves (como tos leve) hasta casos de enfermedad grave.

**Sepa cómo se propaga el COVID-19**

- Usted puede infectarse al entrar en contacto cercano (a menos de 6 pies o la longitud de dos brazos) con una persona que tenga COVID-19. El COVID-19 se propaga principalmente de persona a persona.
- Usted puede infectarse por medio de gotitas respiratorias si una persona infectada tose, estornuda o habla.
- También podría contraer la enfermedad al tocar una superficie o un objeto en los que está el virus, y luego tocar la boca, la nariz o los ojos.

**Protéjase y proteja a los demás contra el COVID-19**

- En la actualidad no existe una vacuna que proteja contra el COVID-19. La mejor manera de protegernos es evitar la exposición al virus que causa el COVID-19.
- Quédese en casa tanto como sea posible y evite el contacto cercano con los demás.
- En entornos públicos, use una cubierta de tela para la cara que cubra la nariz y la boca.
- Limpie y desinfecte las superficies que se tocan con frecuencia.
- Lávese las manos frecuentemente con agua y jabón por al menos 20 segundos o use un desinfectante de manos que contenga al menos un 60% de alcohol.

**Practique el distanciamiento social**

- Cuando sea posible, evite reuniones y actividades grupales, consulte al médico y complete actividades físicas en línea.
- Si tiene que ir en persona, manténgase a una distancia de al menos 6 pies de los demás y desinfecte los objetos que tenga que tocar.
- Obtenga entregas a domicilio y comidas para llevar, y limite el contacto personal tanto como sea posible.

**Si está enfermo, prevenga la propagación del COVID-19**

- Quédese en casa si está enfermo, excepto para conseguir atención médica.
- Evite el servicio de transporte público, vehículos compartidos o taxis.
- Manténgase alejado de otras personas y de las mascotas en su casa.
- No hay un tratamiento específico para el COVID-19, pero puede buscar atención médica para que lo ayuden a aliviar los síntomas.
- Si necesita atención médica, llame antes de ir.

**Conozca su riesgo de enfermarse gravemente**

- Todos están en riesgo de contraer el COVID-19.
- Los adultos mayores y las personas de cualquier edad que tengan afecciones subyacentes graves podrían tener un mayor riesgo de enfermarse más gravemente.

 [cdc.gov/coronavirus-es](https://www.cdc.gov/coronavirus-es)

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281

Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020

Dadas las circunstancias únicas de la pandemia de COVID-19, junto con el compromiso del departamento de proteger la salud pública durante esta emergencia nacional, TxDOT realiza esta reunión pública virtual para evitar el contacto en persona. De momento, el formato de la Internet se utilizará en lugar de una reunión pública en persona.

Todos los materiales de la reunión virtual se pueden encontrar en Internet en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), con la búsqueda de la palabra clave "I-410 atUS 281".



La revisión del impacto ambiental, las consultas y otras acciones requeridas por las leyes federales ambientales vigentes para este proyecto se están llevando a cabo o se han llevado a cabo por TxDOT conforme al 23 U.S.C. 327 y un memorando de entendimiento de fecha 9 de diciembre de 2019 y ejecutadas por la Administración de Carreteras Federales (FHWA) y TxDOT.

La revisión del impacto ambiental, las consultas y otras acciones requeridas por las leyes federales ambientales vigentes para este proyecto se están llevando a cabo o se han llevado a cabo por TxDOT conforme al 23 U.S.C. 327 y un memorando de entendimiento de fecha 9 de diciembre de 2019 y ejecutadas por la Administración de Carreteras Federales (FHWA) y TxDOT.

Descripción de la Presentación		
1	Ubicación del Proyecto	5
2	Resumen del Proyecto	6-11
3	Mejoras Propuestas a la I-410	12-25
4	Mejoras Propuestas a la US 281	26-30
5	Panorama Medioambiental	31
6	Derecho de Vía	32
7	Panorama de Servicios Públicos	33
8	Financiamiento y Cronograma del Proyecto	34-35
9	Comparta Sus Opiniones	36-37

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281 Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020 4

Comenzaremos esta presentación dando una visión general del proyecto. Luego, detallaremos las razones por las que se está llevando a cabo el proyecto y su finalidad. Con estos antecedentes y el contexto como base, haremos un resumen de las mejoras propuestas a tanto la I-410 como la US 281. Entonces proveeremos información sobre los impactos ambientales y de servicios públicos, así como del financiamiento del proyecto y el cronograma del mismo. Concluiremos la presentación con información sobre las opciones que Ud. tiene para expresar sus opiniones respecto al proyecto.

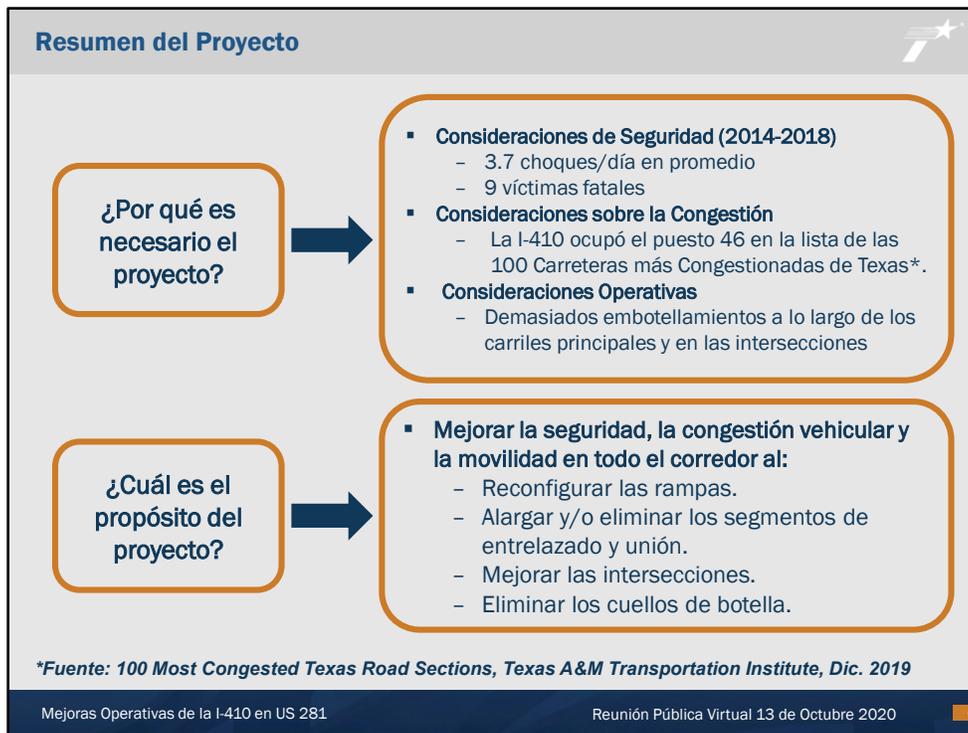
## Ubicación del Proyecto

### Límites del Proyecto

- I-410: de West Avenue a Broadway Street
- US 281: de la I-410 a East Nakoma Drive
- San Pedro en la I-410



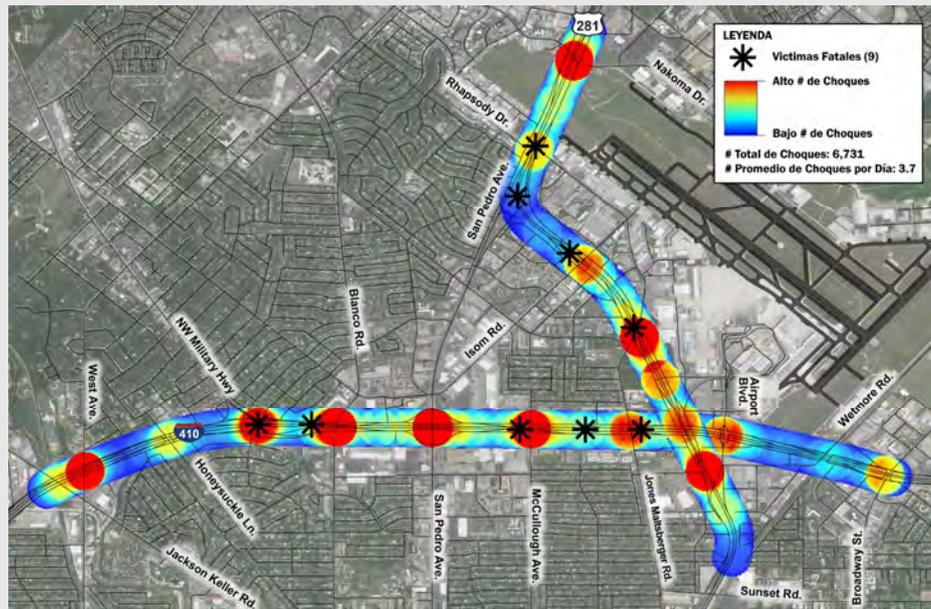
El proyecto se ubica en el Condado de Bexar, Texas. TxDOT está evaluando una sección de 4.3 millas de la I-410 entre West Avenue y Broadway Street y una sección de 2.7 millas de la US Highway 281 entre la I-410 e East Nakoma Drive. El proyecto también incluye propuestas de mejoras en la intersección de San Pedro en la I-410. El área del proyecto incluye partes de San Antonio como Castle Hills y es adyacente al Aeropuerto Internacional de San Antonio.



El TxDOT ha determinado que este proyecto es necesario para abordar las preocupaciones de seguridad, congestión y de operación. Un análisis de los choques desde 2014 hasta 2018 reveló que un promedio de 3.7 choques ocurren por día dentro del área del proyecto. Durante este período, 9 de esos choques resultaron en fallecimientos. El Instituto de Transporte de la Universidad de Texas A&M clasificó el corredor 410 en el puesto 46 de su lista de las 100 Carreteras más Congestionadas de Texas. Actualmente los automovilistas experimentan colas excesivas, o embotellamientos, a lo largo de los carriles principales y en las intersecciones en toda el área del proyecto. Con el constante crecimiento de la región, no se espera que estas condiciones mejoren.

Para abordar estas preocupaciones, TxDOT propone múltiples mejoras, incluyendo la remoción y construcción de rampas, incrementar la distancia entre las rampas, la mejora de las intersecciones con reconfiguraciones de carriles y adiciones de carriles de giro, y la eliminación de los cuellos de botella. En esta presentación se examinan en detalle las más significativas de estas mejoras propuestas. Todas las mejoras propuestas se detallan en el esquema del proyecto disponible en el sitio web del proyecto.

## Consideraciones de Seguridad - Historial de Choques (2014-2018)

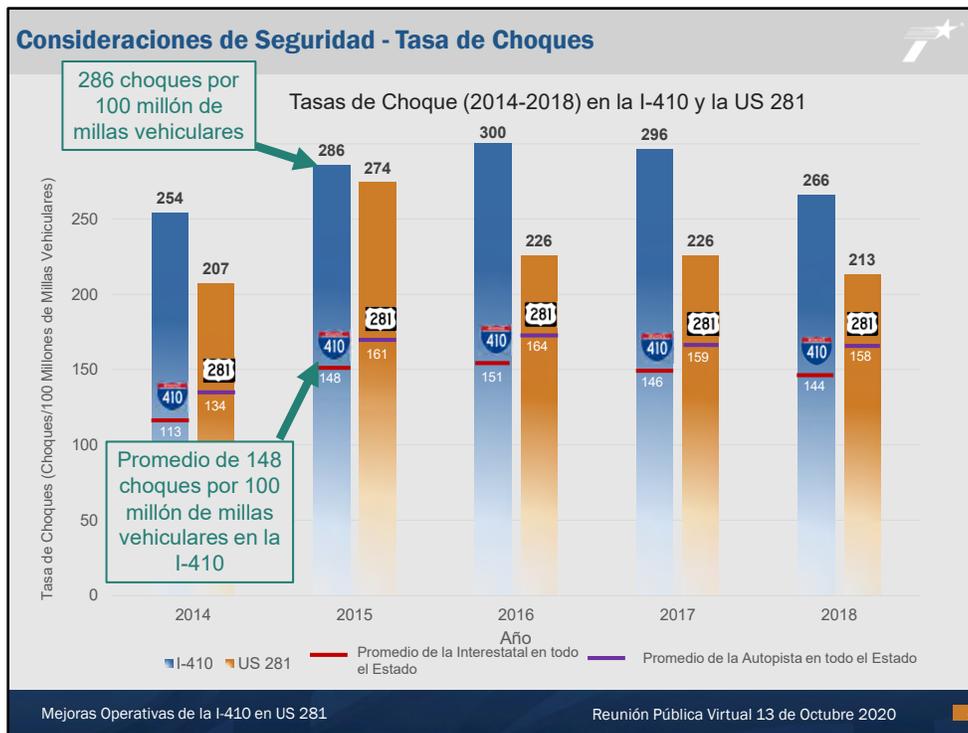


Mejoras Operativas de la I-410 en US 281

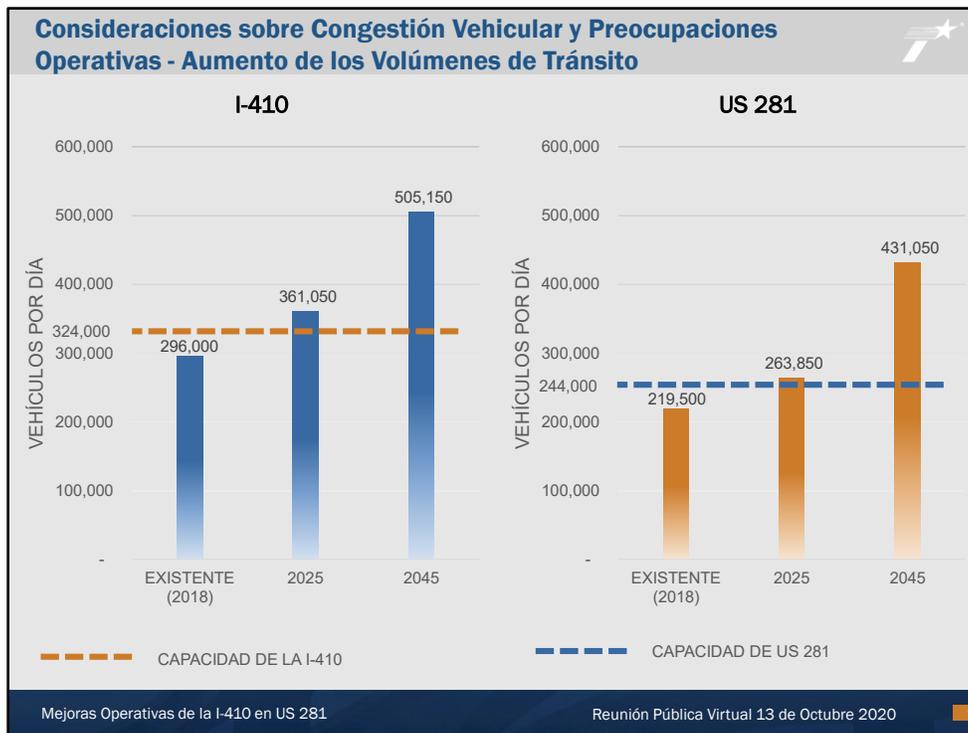
Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020

7

Como se ha mencionado anteriormente, la seguridad es un área de enfoque para este proyecto, dado el promedio de 3.7 choques por día. Este mapa muestra que los choques se concentraron alrededor de las principales intersecciones a lo largo de la I-410 y la US 281. Los choques que resultaron en fallecimientos, ilustrados con asteriscos, ocurrieron en ambos corredores.



Las tasas de choque en la I-410 y la US 281 fueron consistentemente más altas que las de carreteras similares. En este gráfico, las barras azules representan las tasas de choque en la I-410 y las barras naranjas representan las tasas de choque en la US 281 por cada año desde 2014 hasta 2018. La línea sólida que atraviesa las barras azules y naranjas representa el promedio estatal de choques para ese tipo de carretera. Por ejemplo, [ANIMACIÓN] en 2015 hubo un promedio de 286 choques por cada cien millones de millas vehiculares conducidas en este segmento de la I-410. El promedio para todas las interestatales de Texas ese año [ANIMACIÓN] fue mucho más bajo, con 148 choques. Como vemos aquí, la I-410 y la US 281 consistentemente ven choques por encima del promedio estatal.



En un día promedio [ANIMACIÓN], alrededor de 296,000 vehículos viajan a lo largo del área del proyecto de la I-410, con unos 220,000 que utilizan la US 281. Dado que se espera que el crecimiento continúe en la región de San Antonio [ANIMACIÓN], los próximos años traerán una demanda de tráfico aún mayor, y sin mejoras, crearán una mayor exigencia en estos corredores. La capacidad es el número máximo de vehículos que pueden utilizar una carretera. La capacidad aproximada de la I-410 es de 324,000 vehículos por día [ANIMACIÓN], mientras que podemos esperar un máximo de unos 244,000 vehículos por día en la US 281. Actualmente ninguna de las dos carreteras excede su capacidad diaria, pero durante los picos de tráfico, usualmente se supera la capacidad. Cuando esto ocurre, los conductores experimentan importantes demoras. Como se ve en el gráfico, se proyecta que para el 2025, los volúmenes de tráfico diario tanto en la I-410 como en la US 281 superen este límite.

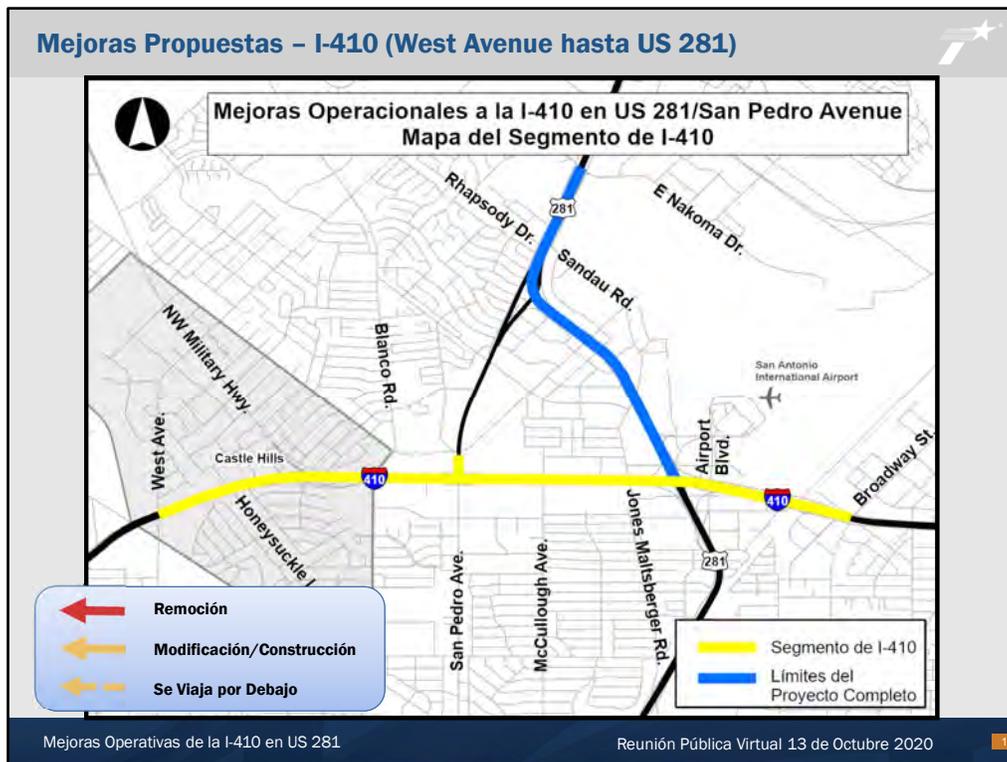


Las mejoras operativas a la I-410 y la US 281 no son una nueva iniciativa. Antes del esfuerzo actual, se inició un Estudio de Viabilidad [ANIMACIÓN] en 2016 y se completó en 2018. El objetivo de este estudio era identificar los problemas que enfrentaba el área y trabajar para desarrollar una alternativa preferencial. En el caso de la I-410 y la US 281, se identificaron cuestiones relacionadas con la seguridad, las opciones multimodales, la sincronización de las señales, las colas, la unión, el entrelazado y los cuellos de botella. A lo largo del proceso, se consulta al público y a las partes interesadas de la comunidad para asegurar que las mejoras recomendadas respondan a las necesidades de los afectados.

Se celebraron dos rondas de reuniones públicas y entrevistas con los interesados y reuniones de coordinación de los organismos. Entre los interesados figuraban funcionarios electos, representantes de la Ciudad de San Antonio y de la Ciudad de Castle Hills, propietarios, distritos escolares y otros organismos. En la primera ronda de participación se presentó el esfuerzo y en la segunda se presentaron los conceptos preliminares. Las dos reuniones públicas tuvieron una participación de 173 participantes y 52 comentarios públicos.



Una vez finalizado el estudio de viabilidad, se inició el diseño esquemático y el estudio ambiental preliminar [ANIMACIÓN]. Utilizando las recomendaciones del estudio de viabilidad, se completó un análisis de concepto que comparaba los múltiples diseños con las consideraciones de costo, impactos en la comunidad circundante y aportes de los interesados. Ya que había un concepto refinado, el equipo del proyecto pasó al diseño esquemático y al estudio ambiental preliminar. Esta presentación y demás materiales de la reunión resumen ese diseño y los estudios ambientales completados a la fecha.



En las próximas diapositivas, veremos la primera de estas mejoras propuestas para el proyecto a lo largo de la I-410 entre West Avenue y la US 281. Cada mejora se resume en un cuadro de texto que aparecerá en la pantalla. Los cuadros de texto mostrados en rojo representan una eliminación de carretera o rampa, mientras que los que aparecen en amarillo representan una modificación de una rampa o carretera o la construcción de un elemento nuevo. Usamos una línea punteada para indicar cuando se viaja por debajo de alguna otra parte de la carretera. Por ejemplo, se usa una línea punteada cuando se pasa por debajo de un puente.



Comenzando en el límite occidental del proyecto, las mejoras incluyen cambios en las rampas entre West Avenue y la NW Military Highway. [ANIMACIÓN] Como vemos representado por la llamada 1, en la dirección este, la actual rampa de entrada desde West Avenue hasta la I-410 sería eliminada. [ANIMACIÓN] Sería reemplazada por una rampa de salida desde la I-410 en dirección este hasta Honeysuckle Lane, como se muestra en el cuadro 2. El tráfico que actualmente usa la rampa de entrada usará la siguiente rampa de entrada, cerca de la NW Military Highway.

En dirección oeste [ANIMACIÓN], la actual rampa de salida de la I-410 en dirección oeste hacia West Avenue sería eliminada, como se ve en el número 3. Como se ve en el número 4 [ANIMACIÓN], se construiría una nueva rampa de salida entrelazada desde los carriles principales en dirección oeste, más al este. Se esperaría que el tráfico existente utilizara esta nueva salida para acceder a Honeysuckle Lane y a West Avenue. Una rampa entrelazada implica que una rampa se ubica sobre otra. En este caso, la nueva rampa saldrá a Honeysuckle y se entrelazará con la rampa de entrada propuesta de Blanco [ANIMACIÓN].

### Mejoras Propuestas a la I-410 - Intercambio de la NW Military Highway

**1. Realinear la rampa que va de sur a oeste desde la NW Military Highway a la calle lateral de la I-410 en dirección oeste.**

**2. Reconfigurar la intersección existente entre la NW Military Highway y la I-410, en dirección este, a una "T verde".**

- Proporcionar un movimiento continuo y sin señalización hacia el este
- Mantener el giro a la izquierda señalado hacia el este
- Mantener un giro a la izquierda señalado hacia el sur
- Modificar la sincronización para ser señal bifásica

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281
Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020
14

Yendo hacia el este, llegamos al intercambio de la NW Military Highway. Como muestra el cuadro 1 [ANIMACIÓN], la rampa en dirección sur a dirección oeste que conecta la NW Military Highway y la calle lateral de la I-410 en dirección oeste, sería realineada para mejorar la distancia de visión. El cuadro 2 [ANIMACIÓN] muestra cómo la intersección existente de la NW Military Highway y la calle lateral en dirección este se reconfiguraría como una intersección de T Verde. Una intersección de T Verde permite que el tráfico de tránsito en dirección este, ingrese a la 410 o viaje hacia el este por la calle lateral para avanzar sin detenerse, mientras que los movimientos de giro en la intersección, al ingresar a la NW Military Highway, permanecerán señalizados [ANIMACIÓN].



Entre la NW Military Highway y Blanco Road, se proponen modificaciones en las operaciones hacia el este. El Cuadro 1 [ANIMACIÓN] muestra una nueva rampa de salida que se construiría para proporcionar acceso desde la I-410 en dirección este a Blanco Road. Vemos en el Cuadro 2 [ANIMACIÓN] que la calle lateral existente en esta área sería realineada para alojar los cambios propuestos sin alterar el acceso a las calles y negocios adyacentes. El Cuadro 3 [ANIMACIÓN] destaca que se mantendría la rampa de entrada actual desde la NW Military Highway a los carriles principales en dirección este. El Cuadro 4 [ANIMACIÓN] muestra una nueva rampa de salida elevada desde la I-410 en dirección este que pasa por debajo de la NW Military Highway y sobre Blanco Road para finalmente llegar a San Pedro Avenue. [ANIMACIÓN]



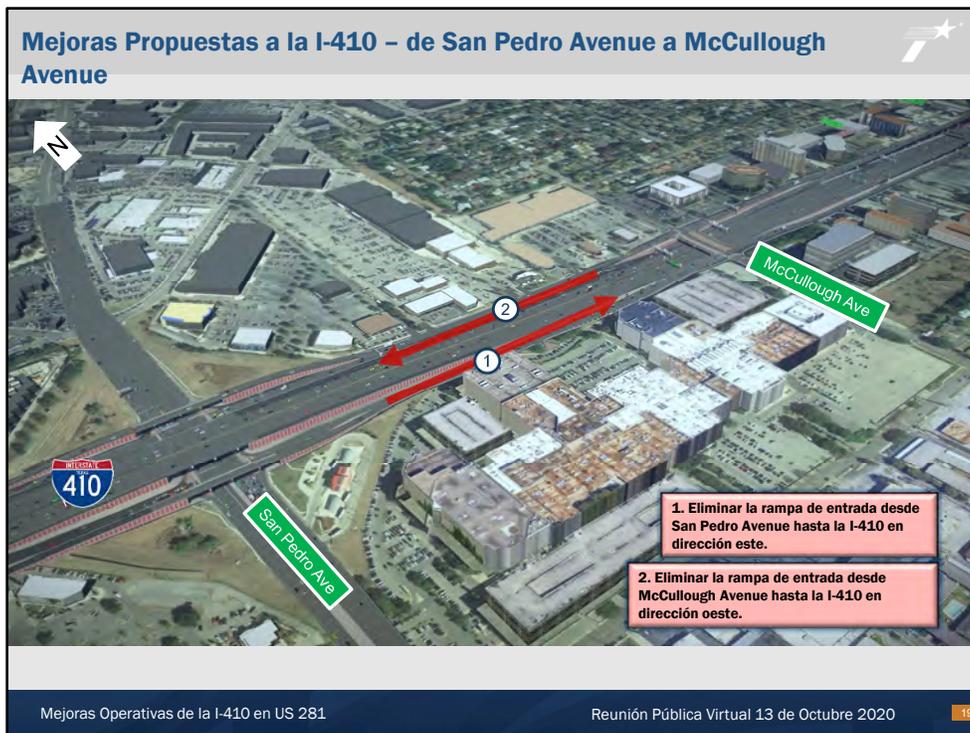
El Cuadro 1 [ANIMACIÓN] sigue la rampa de salida elevada propuesta en dirección este mostrada en la diapositiva anterior, pasaría por sobre Blanco Road. Justo al este de la intersección de Blanco Road [ANIMACIÓN], se construiría una rampa de entrada, como muestra el Cuadro 2. Esta rampa daría acceso a los carriles principales de la 410 en dirección este. El Cuadro 3 [ANIMACIÓN] muestra que para alojar la rampa elevada propuesta, se reconstruiría la calle lateral existente entre Blanco Road y San Pedro Avenue. [ANIMACIÓN]



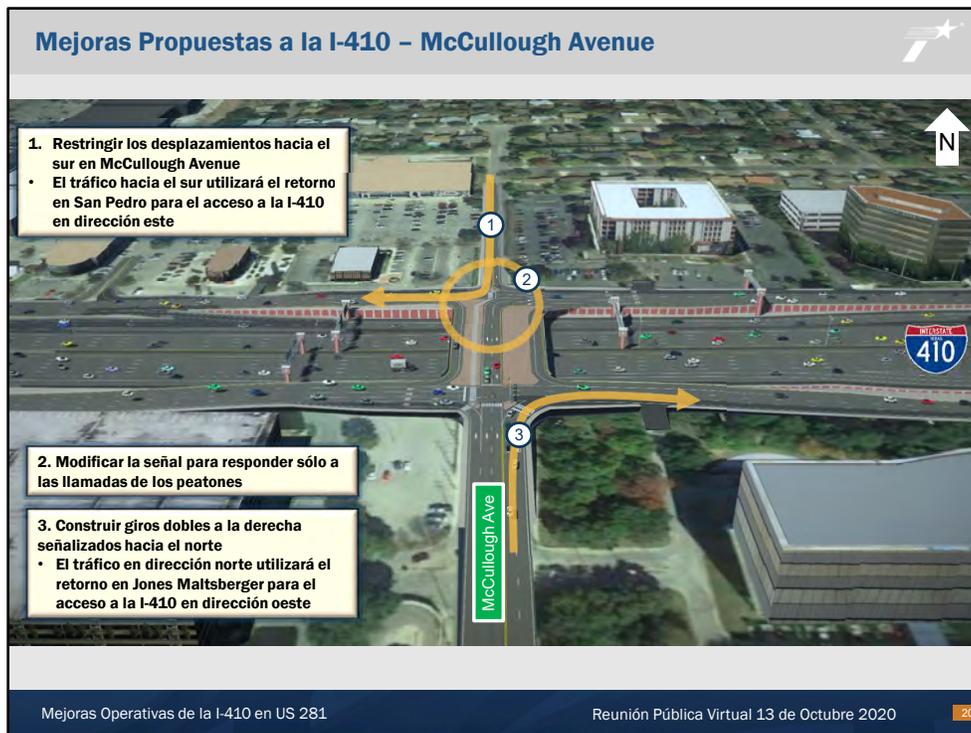
El Cuadro1 [ANIMACIÓN] muestra donde la rampa elevada de salida propuesta en las diapositivas anteriores, desembocaría justo al oeste de San Pedro Avenue. Esta rampa también proporcionaría acceso a McCullough Avenue y Jones Maltsberger Road a través del desvío de San Pedro existente. Se construiría un nuevo carril de giro a la derecha dedicado, como muestra el Cuadro 2 [ANIMACIÓN], en la entrada principal del Centro Comercial Park North para permitir a los conductores reducir la velocidad antes de girar por el centro comercial. Para el tráfico que sale de Park North [ANIMACIÓN], también se construiría un carril de aceleración dedicado, indicado por el Cuadro 3, para permitir a los conductores aumentar la velocidad antes de unirse a los vehículos de la calle lateral. Como muestra el Cuadro 4 [ANIMACIÓN], en dirección oeste, la rampa de entrada existente desde San Pedro Avenue hasta los carriles principales de la 410 sería realineada. [ANIMACIÓN]



En San Pedro Avenue y la 410, se proponen una serie de modificaciones para mejorar la seguridad y las operaciones en las intersecciones. Como muestra el Cuadro 1 [ANIMACIÓN], se construirían dos giros a la derecha no señalizados en dirección sur. El Cuadro 2 [ANIMACIÓN] muestra que el carril exterior estaría separado por una barrera que permitiría a los conductores acelerar sin preocuparse por el tráfico contrario. El carril interior seguiría teniendo acceso a la rampa de entrada en dirección oeste a la 410. El Cuadro 3 [ANIMACIÓN] muestra que en dirección este, se proponen tres carriles de giro a la izquierda para acomodar el intenso tráfico de giro a la izquierda. [ANIMACIÓN] Se mantiene un carril para el movimiento de paso existente, como indica 4. [ANIMACIÓN]



Para mejorar las operaciones al este de San Pedro, se propone la eliminación de las rampas. El Cuadro 1 [ANIMACIÓN] muestra el retiro de la rampa de entrada en dirección este desde San Pedro Avenue. El Cuadro 2 [ANIMACIÓN] muestra el retiro de la rampa de entrada en dirección oeste desde McCullough Avenue. [ANIMACIÓN] El razonamiento para estas eliminaciones y la ubicación del nuevo acceso se incluye en el próximo par de diapositivas.



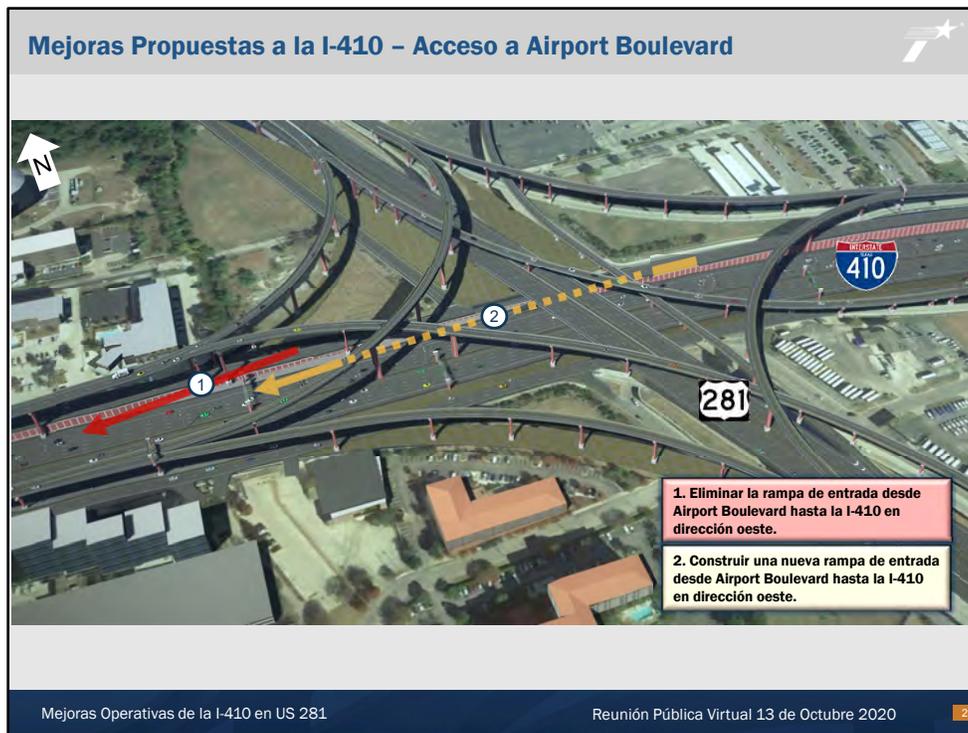
Dados los cambios y eliminaciones de rampas en esta área, se requieren mejoras en McCullough Avenue y en la I-410. Como muestra el Cuadro 1 [ANIMACIÓN], se prohibirían los movimientos hacia el sur desde McCullough Avenue a través de la I-410. El tráfico en dirección sur viajaría en cambio hacia el oeste y utilizaría el retorno existente en San Pedro Avenue y tomaría la calle lateral a McCullough al sur de la I-410. Como detalla el Cuadro 2 [ANIMACIÓN], la señal existente en la intersección de McCullough Avenue y la calle lateral en dirección oeste sería modificada para permitir el libre flujo, a menos que haya un llamamiento de peatones. Esta modificación de la señal disminuiría el número de retrasos experimentados en la calle lateral en dirección oeste. El Cuadro 3 [ANIMACIÓN] muestra cómo se construirían giros dobles a la derecha en la aproximación a la I-410 de McCullough Avenue en dirección norte. [ANIMACIÓN] De manera similar a los movimientos en dirección sur, el tráfico en dirección norte utilizaría el retorno existente en Jones Maltzberger Road para acceder a la calle lateral en dirección oeste o a McCullough al norte de la intersección con la I-410.



La eliminación de las rampas al este de San Pedro Avenue permite el siguiente conjunto de mejoras propuestas. El Cuadro 1 [ANIMACIÓN] muestra cómo se construiría una barrera para separar los carriles principales de la I-410 en dirección oeste y el conector directo de la US 281. La barrera eliminaría el entrelazamiento entre el tráfico del carril principal y el tráfico que viene del conector directo de la US 281. En relación con la modificación de la barrera, se construiría una rampa de salida dedicada, indicada en el Cuadro 2 [ANIMACIÓN] para proporcionar acceso directo desde el conector directo a San Pedro Avenue. El carril exterior de esta rampa tendría la opción de salida y el interior continuaría hacia los carriles principales de la I-410 [ANIMACIÓN]



Las modificaciones de las rampas entre San Pedro Avenue y el intercambio de la US 281 crean la necesidad de ampliación a lo largo de las calles laterales en dirección este y oeste, [ANIMACIÓN] que se muestran en los Cuadros 1 y 2. Además, debido a la barrera de separación propuesta en el conector directo de la US 281, [ANIMACIÓN] la actual rampa de salida hacia el oeste se ensancharía para incluir dos carriles, como se muestra en el Cuadro 3. Los conductores en dirección oeste usarían esta rampa para acceder a McCullough Avenue, San Pedro Avenue y Blanco Road. [ANIMACIÓN]



Las últimas mejoras propuestas en la I-410 incluyen cambios cercanos a Airport Boulevard. El Cuadro1 [ANIMACIÓN] muestra la eliminación de la rampa de entrada existente desde Airport Boulevard hacia los carriles principales en dirección oeste. El Cuadro 2 [ANIMACIÓN] muestra la construcción de una nueva rampa de entrada que daría a los conductores más tiempo para incorporarse al tráfico del carril principal. [ANIMACIÓN] El tráfico que viaja en dirección sur por la calle lateral de la US 281 ya no podrá acceder a esta rampa, y usaría en cambio la rampa de entrada al oeste de San Pedro Avenue.

## Mejoras de Seguridad Propuestas para la I-410

- Aumentar las distancias de enlace, unión y divergencia
  - Reducir los choques entre un 10% y 30%
- Separación de barrera entre la desviación de San Pedro y la rampa de entrada
  - Reducir los choques en el acceso en dirección sur en un 10%
- Mejorar la Seguridad en San Pedro Avenue
  - Reducir los choques en el acceso en dirección oeste en un 25%



Mejoras Operativas de la I-410 en US 281

Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020

24

Muchas de las mejoras propuestas a lo largo de la I-410 tienen como objetivo abordar preocupaciones de seguridad. Los beneficios de las mejoras desde el punto de vista de la seguridad incluyen la eliminación o la prolongación de las uniones y divergencias de las rampas y el alargamiento de los segmentos de entrelazado a lo largo de los carriles principales. Se espera que estos cambios reduzcan los choques entre 10% y un 30%. También se espera que el área alrededor de San Pedro vea una mejora significativa en la seguridad. Además de los cambios de asignación de carriles de la calle lateral en la intersección de San Pedro, la barrera de separación del desvío de la rampa de entrada en dirección oeste y de las entradas de la calle lateral, eliminará el entrelazado de carriles. Se espera que estas mejoras reduzcan los choques entre 10% y un 25%.

### Tiempo de Viaje de la I-410 con las Mejoras Propuestas

Tiempo de Viaje del Carril Principal – Hora Pico AM

	Existente	2025 Sin Construir	2045 Sin Construir	2025 Construido	2045 Construido
<b>Hacia el Oeste</b> (Desde el este de Broadway Street al oeste de West Avenue)	08:42 a.m.	06:37 p.m.	09:57 p.m.	<b>04:54 a.m.</b>	<b>06:43 a.m.</b>
<b>Hacia el Este</b> (Desde el oeste de West Avenue al este de Broadway Street)	06:10 a.m.	07:48 a.m.	01:13 p.m.	<b>04:27 a.m.</b>	<b>04:42 a.m.</b>

Tiempo de Viaje del Carril Principal – Hora Pico PM

	Existente	2025 Sin Construir	2045 Sin Construir	2025 Construido	2045 Construido
<b>Hacia el Oeste</b> (Desde el este de Broadway Street al oeste de West Avenue)	12:40 p.m.	04:39 p.m.	08:31 p.m.	<b>04:14 a.m.</b>	<b>07:43 a.m.</b>
<b>Hacia el Este</b> (Desde el oeste de West Avenue al este de Broadway Street)	05:13 a.m.	07:48 a.m.	07:43 p.m.	<b>04:33 a.m.</b>	<b>07:29 a.m.</b>

Tiempos de Viaje en el Carril Principal Hacia el Oeste en Hora Pico PM

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281 Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020 25

Además de los beneficios de seguridad, se espera que las mejoras operativas propuestas mejoren los tiempos de viaje por el carril principal. Si no se realizan mejoras, se espera que el tiempo de viaje que lleva conducir de un extremo al otro del área del proyecto sólo empeore con el tiempo, como se ve en las columnas de "sin construir" de la tabla. La implementación de las mejoras propuestas daría como resultado los tiempos de viaje que se muestran en las columnas de "construido" en la tabla. Los tiempos de viaje en las condiciones de "construido" son considerablemente inferiores a los de "sin construir" y mejoran con respecto a las condiciones existentes.

Por ejemplo, actualmente en la hora pico PM [ANIMACIÓN], se tarda un promedio de 12 minutos y 40 segundos en viajar en dirección oeste desde justo al este de Broadway Street hasta justo al oeste de West Avenue. Si no se realizan mejoras, se espera que este mismo viaje sea 4 minutos más largo para el 2025 y unos 8 minutos más largo para el 2045. Con las mejoras propuestas implementadas, se espera que este viaje dure un poco más de 4 minutos en 2025 y un poco menos de 8 minutos en 2045.



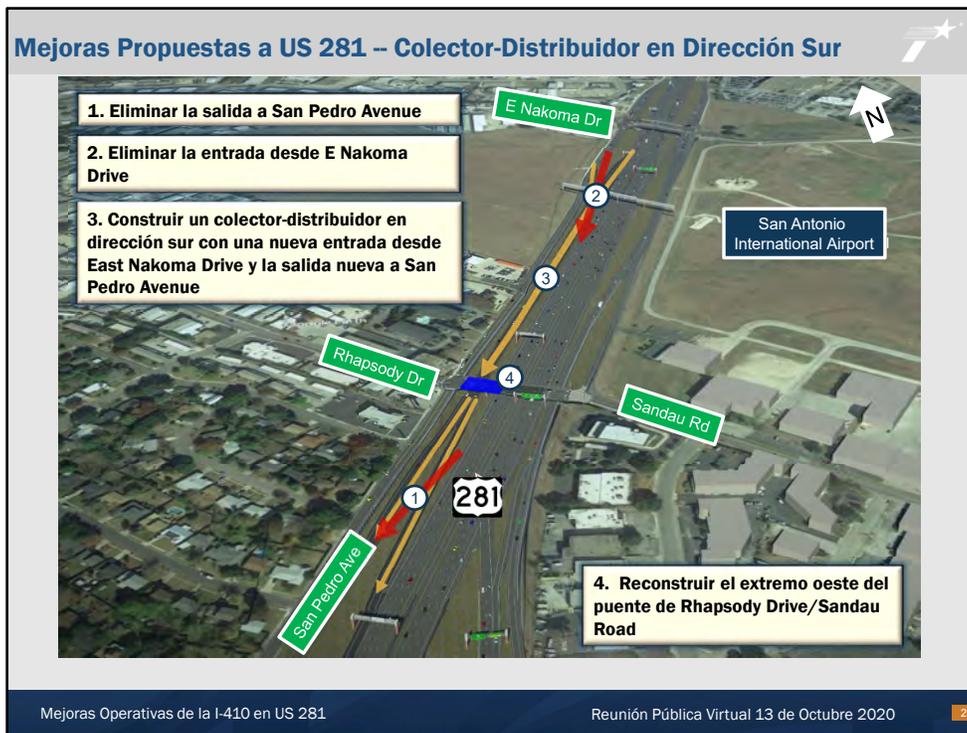
Además de las mejoras propuestas para la I-410, TxDOT también está considerando las mejoras propuestas a lo largo de la Autopista US 281 entre la I-410 y East Nakoma Drive.



Las mejoras a lo largo de la US 281 [ANIMACIÓN] empiezan con la eliminación de la rampa de entrada en dirección norte de Jones Maltzberger Road, como indica el Cuadro 1. Este tráfico se desviaría para usar la rampa de entrada existente al norte de Isom Road. La eliminación de la rampa de entrada de Jones Maltzberger [ANIMACIÓN] permitiría pintar de nuevo las franjas de los carriles principales de la US 281, como muestra el Cuadro 2. Este nuevo pintado de franjas crearía un carril auxiliar continuo entre el conector directo de la I-410 y la rampa de salida a East Nakoma Drive. [ANIMACIÓN] Se construyen carriles auxiliares para proporcionar a los conductores espacio para acelerar para entrar en la autopista o desacelerar para salir. Al extender este carril, podemos dar a los conductores más tiempo para unirse al tráfico del carril principal o simplemente salir a Nakoma.



Siguiendo hacia el norte, la siguiente mejora propuesta, como muestra el Cuadro 1 [ANIMACIÓN], es la construcción de un carril auxiliar en dirección sur entre una nueva rampa de entrada en dirección sur hacia la US 281 desde Nakoma Drive y la actual salida en dirección sur hacia Isom Road. Esto elimina los segmentos de unión y divergencia de estas rampas.



La nueva rampa de entrada a la US 281 desde East Nakoma Drive es parte de un nuevo sistema colector distribuidor propuesto entre East Nakoma Drive y San Pedro Avenue. Un colector distribuidor desplaza las maniobras de entrelazado de los carriles principales, mejorando tanto la seguridad como las operaciones. Para construir este sistema [ANIMACIÓN], la actual salida en dirección sur a San Pedro Avenue será eliminada, como se muestra en el Cuadro 1. También, como se ve en el Cuadro 2 [ANIMACIÓN], la entrada en dirección sur de East Nakoma Drive será eliminada. El Cuadro 3 [ANIMACIÓN] muestra el sistema colector-distribuidor resultante. Reemplazará la entrada existente desde East Nakoma Drive y la salida a San Pedro Avenue. Para alojar al nuevo colector-distribuidor [ANIMACIÓN], se reconstruirá el extremo oeste del actual puente de Rhapsody Drive y Sandau Road, como se destaca en el Cuadro 4. [ANIMACIÓN]

## Mejoras de Seguridad Propuestas para US 281

- Eliminación de la entrada desde Jones Maltsberger
  - Reduce el entrelazado de la calle lateral
  - Elimina el entrelazado del carril principal, reduciendo los choques en un 40%.
- Eliminar el entrelazado de los carriles principales entre E. Nakoma Drive y San Pedro Avenue y trasladarlo al colector-distribuidor.



Mejoras Operativas de la I-410 en US 281

Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020

30

Como se ha presentado anteriormente, las mejoras propuestas de la US 281 en Jones Maltsberger Road, así como las mejoras entre East Nakoma Drive y San Pedro Avenue, reducen las maniobras de entrelazado a lo largo de la US 281, lo que mejorará la seguridad a lo largo del corredor. Se esperaría que la eliminación de la rampa de entrada de Jones Maltsberger Road redujera los choques en un 40% en esa área.



**Estudios Medioambientales**

- Recursos Arqueológicos
- Recursos Biológicos
- Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas Coordinación
- Evaluación de los Impactos a la Comunidad
- Evaluación Inicial del Sitio para Materiales Peligrosos
- Recursos Históricos y de la Sección 4(f)
- Ruido del Tránsito
- Recursos de Agua
- Consulta Informal del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. para Invertebrados Kársticos (completada el 16 de julio de 2020)
- **La investigación medioambiental sigue y es parte del trabajo actual.**

Como parte del esfuerzo actual en este proyecto, se están llevando a cabo exámenes ambientales para evaluar cómo las mejoras propuestas puedan afectar a los recursos arqueológicos, biológicos, coordinación con el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas, la comunidad circundante, los sitios de materiales peligrosos, los recursos históricos y de la Sección 4(f), el ruido del tráfico, los recursos hídricos, y los invertebrados kársticos.

Una propiedad en el área del proyecto es de edad histórica; sin embargo, se requiere investigación e información adicional para determinar si la propiedad califica como recurso histórico. Si la propiedad califica, se haría la evaluación de la Sección 4(f) para determinar los impactos del proyecto a la propiedad.

Por último, se realizó una consulta informal con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos para entender los posibles impactos a los invertebrados kársticos en la lista federal. Esta coordinación se completó el 16 de julio de 2020. Se determinó que el proyecto pueda impactar, pero no es probable que tenga impactos negativos a los invertebrados kársticos en la lista federal.

Por último, se realizó una consulta informal con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos para los Invertebrados Kársticos. Esta coordinación se completó el 16 de julio de 2020.



**Derecho de Vía (ROW)**

- La adquisición propuesta del ROW es necesaria para:
  - Ensanchamientos a lo largo de las calles laterales en dirección este y oeste
  - Ampliación de la intersección en la calle lateral de la I-410 en dirección oeste hasta Blanco Road
  - Carril de desaceleración en Chick-Fil-A (cerca de McCullough en la calle lateral en dirección oeste)
  - Giros dobles a la derecha en dirección norte en McCullough Avenue
  - El estacionamiento fue afectado en ~20% de las parcelas afectadas
- **No se prevén desplazamientos residenciales o empresariales.**

Para implementar algunas de las mejoras propuestas en la I-410 y la US 281, habrá que adquirir derechos de vía mínimos. Esto incluye adquisiciones para ensanchamientos a lo largo de las calles laterales en dirección este y oeste, ensanchamiento de intersecciones en la calle lateral de la I-410 en dirección oeste y Blanco Road, un carril de desaceleración recién construido a lo largo de la lateral en dirección oeste para el Chick-Fil-A cerca de McCullough Avenue, el nuevo giro a la derecha en dirección norte en McCullough Avenue. Como parte de las adquisiciones de derecho de vía propuestas, el estacionamiento se verá afectado sólo en un 20% de las parcelas afectadas. El diseño actual no resulta en el desplazamiento de ningún negocio comercial o residencia.



**Reubicación de Servicios Públicos**

- Reubicación de servicios públicos incluyendo:
  - Agua
  - Agua Residual
  - Telecomunicaciones
  - Líneas de gas
  - Electricidad elevada y subterránea

Un impacto adicional de las mejoras propuestas es la reubicación de los servicios públicos a lo largo de los dos corredores. La coordinación está en curso con las agencias y compañías apropiadas para completar este trabajo con una mínima interrupción para los clientes. Los servicios públicos impactados incluyen agua, aguas residuales, telecomunicaciones, gas y electricidad elevada y subterránea.



## Financiado por el Gobierno Federal y Estatal

Costo de Construcción Estimado:

I-410/San Pedro: \$54 millones

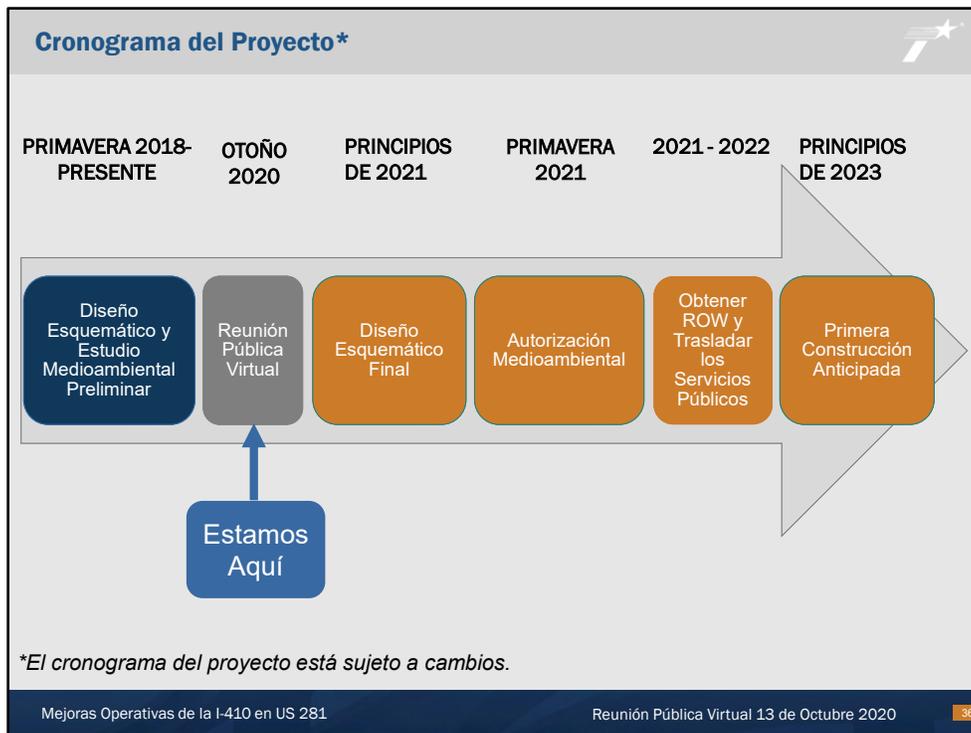
US 281: \$13 millones

**Total: \$67 millones**



Proyecto Completamente Financiado

El costo de construcción estimado para las partes de la I-410 y San Pedro Avenue del proyecto es de \$54 millones de dólares. Otros 13 millones de dólares se estiman para la porción de la US 281, para un total de \$67 millones de dólares en costos totales de construcción. Para estos costos estimados, el proyecto está completamente financiado.



Con el diseño esquemático y el estudio ambiental preliminar completados, hemos llegado a la actual reunión pública virtual. Después de esta reunión pública virtual, todos los comentarios serán considerados para posibles revisiones de diseño. Este próximo invierno, el diseño final se completará, y en la primavera de 2021 se completará la autorización medioambiental. Una vez que el diseño del concepto sea aprobado y ambientalmente autorizado, TxDOT obtendrá el derecho de vía necesario y se coordinará con las agencias y compañías apropiadas para reubicar los servicios públicos. Este trabajo continuará durante el 2022. Por último, se proyecta que la construcción comience a principios de 2023.

**Comparta Su Opinión**

En Internet: [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), palabra clave de búsqueda "I-410 at US 281"

Email: [410US281@emailatg.com](mailto:410US281@emailatg.com)

**Por correo o para entregar:**  
ATG – TxDOT 410/281/San Pedro  
1777 NE Loop 410, Suite 600  
San Antonio, TX 78217

Los comentarios deben recibirse o llevar el sello de correos antes del **28 de octubre de 2020** para que se incluyan en la documentación oficial de la reunión.

Para más detalles, favor de comunicarse con el director del proyecto de TxDOT, Fernando Flores, P.E., al (210) 615-5869 o por correo electrónico a [Fernando.Flores@txdot.gov](mailto:Fernando.Flores@txdot.gov)

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281 Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020 38

Sus comentarios y opiniones son una parte importante del proceso de planificación de TxDOT. Siéntase libre de hacer comentarios sobre los materiales que ha visto hoy. Puede enviar sus comentarios haciendo clic en el botón "enviar un comentario" en el sitio de la reunión pública virtual o a través del sitio web en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), con la búsqueda de la palabra clave "I-410 at US 281". Los comentarios deben recibirse por correo electrónico o enviarse por correo y llevar el sello de correos antes del 28 de octubre de 2020, para que se incluyan en el informe Resumido de la Reunión Pública Virtual.

Puede presentar comentarios por escrito de las siguientes maneras:

- por correo electrónico a [410US281@emailatg.org](mailto:410US281@emailatg.org).
- por correo a la dirección de ATG guión TxDOT 410 barra diagonal 281 barra diagonal San Pedro, 1777 Loop 410 al noreste, Suite 600, San Antonio, Texas, 78217.
- En la Internet, visitando [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov) y buscando en el cuadro de búsqueda superior derecho "I-410 at US 281".

Todos los materiales de la reunión pueden encontrarse en la página de notificación de la reunión.

Nuevamente, sírvase presentar sus comentarios por escrito a más tardar a las 11:59 p.m. del 28 de octubre de 2020, para que sus comentarios se incluyan en el registro de la reunión pública virtual. Las respuestas a sus comentarios presentados durante el período de comentarios se incluirán en el informe del resumen de la reunión pública virtual.

Gracias



Gracias por su participación en esta reunión pública virtual.

Sírvase acordar de entregar sus comentarios para  
el 28 de octubre de 2020

Mejoras Operativas de la I-410 en US 281

Reunión Pública Virtual 13 de Octubre 2020

37

Gracias por su participación en esta reunión pública virtual. Sírvase acordar de entregar sus comentarios para el 28 de octubre de 2020.