

# **BIENVENIDOS**

**REUNIÓN PÚBLICA PARA**

**LA SH-136**

**DESDE LA US-412 EN GUYMON, OKLAHOMA Y  
EXTENDIÉNDOSE 2.5 MILLAS AL SUR EN  
EL CONDADO DE TEXAS**

**DIVISIÓN 6 DEL ODOT**



# *Propósito de esta reunión pública*

**... es informar al público  
sobre las mejoras  
propuestas a la SH-136  
desde la US-412 en Guymon  
y extendiéndose 2.5 millas al  
sur en el Condado de Texas.**



# Propósito del proyecto

... mejorar la seguridad de la instalación de carretera mientras se tiene en cuenta la efectividad de los costos con el mínimo impacto social y ambiental.



# Propósito del proyecto

... una continuación de las mejoras planificadas por esta calzada desde la línea del Estado de Texas hacia Guymon.

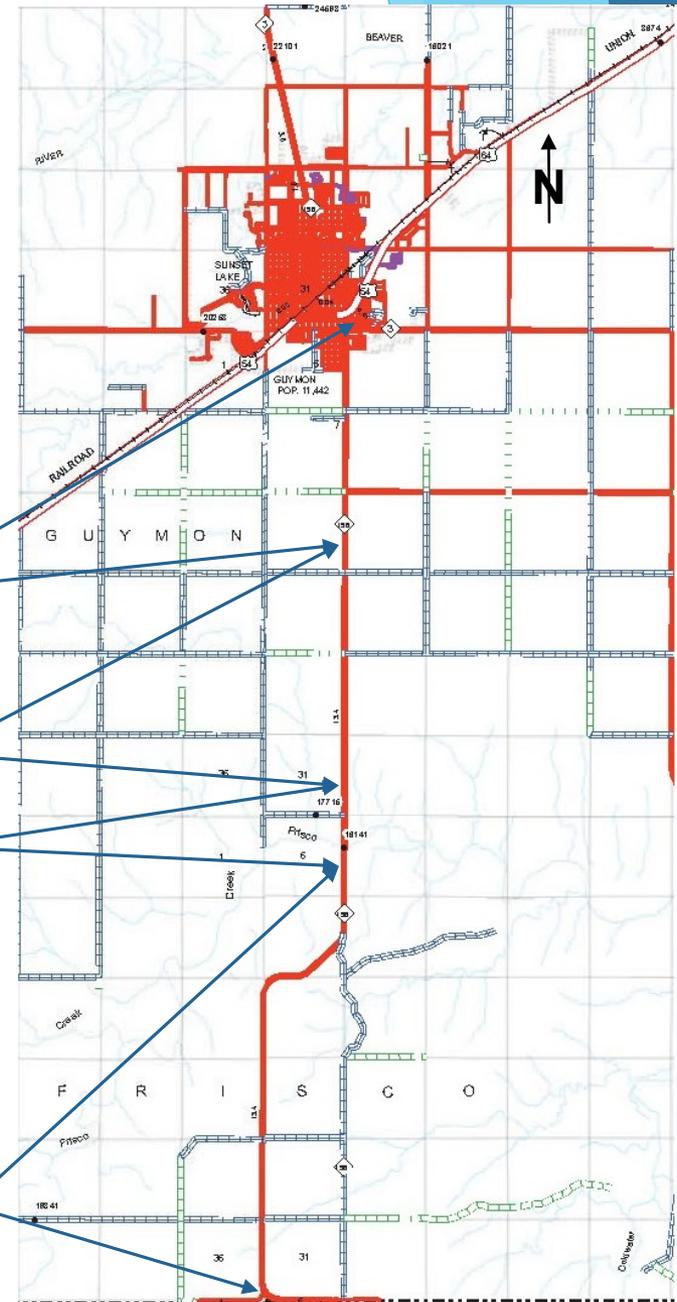
JP 24413(04)

JP 24345(04)

JP 27920(04)

Proyectos  
en otros  
corredores

JP 24241(04)



# Información actual del área del proyecto

## ➤ Datos generales

- Dos carriles de circulación de 12 pies de ancho
- Sin arcenes pavimentados
- Velocidad de 65 mph señalizada en el segmento rural
  - Baja a 45 mph en los límites de la Ciudad de Guymon
  - Baja a 35 mph entre las calles 8<sup>th</sup> y 9<sup>th</sup> Street
- Tránsito actual (2018)                      2,138 Vehículos por día
- Tránsito proyectado (2043)                3,508 Vehículos por día
- 24% Camiones

# *Condiciones existentes ameritan la mejora*

## ➤ **Condiciones de la calzada**

- **Arcenes angostos**
  - **Superficie del pavimento inadecuado**
  - **Congestión de tránsito en la intersección con la US-412**
  - **Problemas de drenaje**
- ✓ **Los factores anteriores crean una oportunidad limitada para que el tránsito salga del sentido de circulación**

# *Condiciones existentes ameritan la mejora*

- **Arcenes angostos**



# *Condiciones existentes ameritan la mejora*

- Pavimento deteriorado y problemas de drenaje



# Condiciones existentes ameritan la mejora

## ➤ Intersección con la US-412

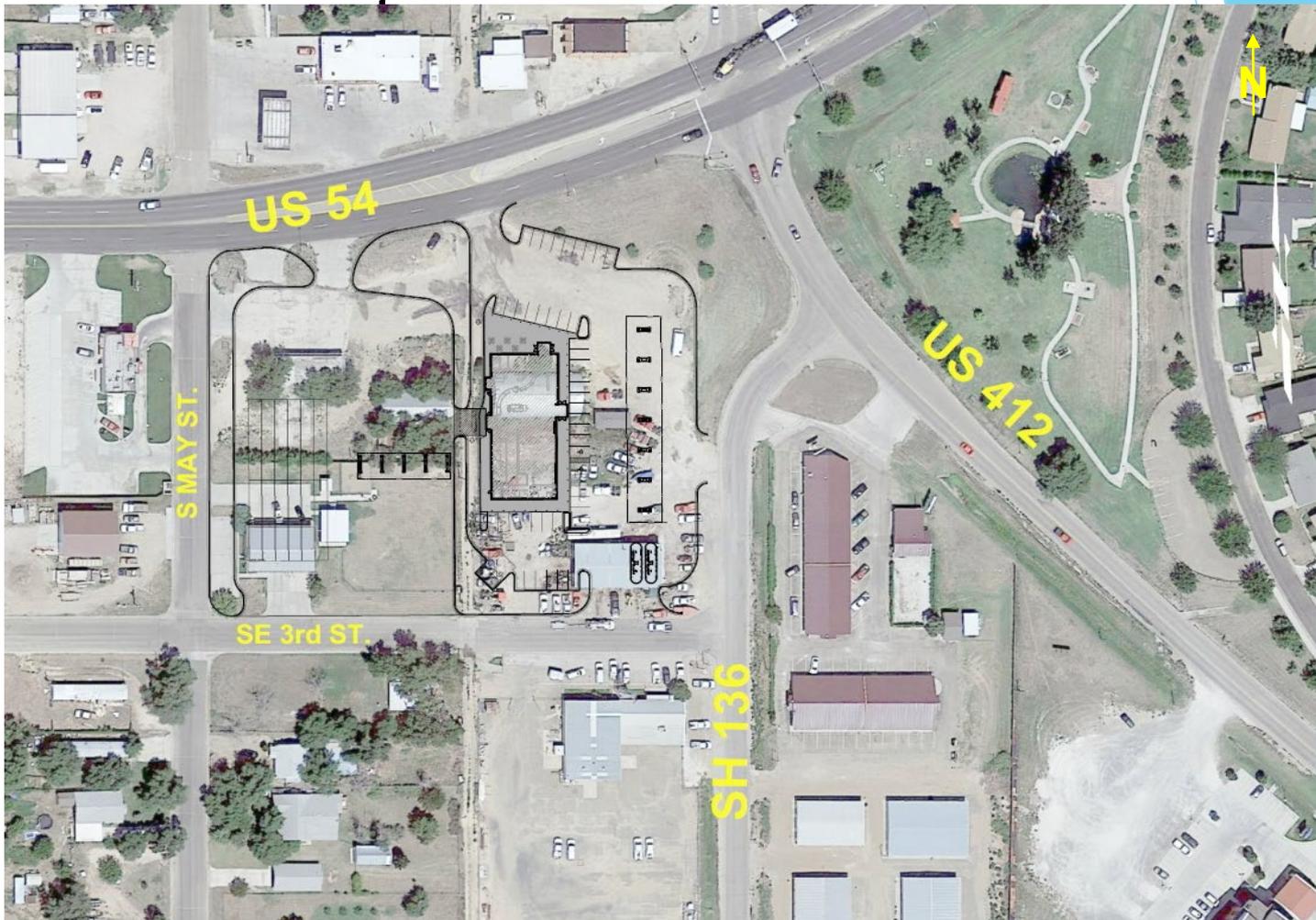
- Problemas operativos para maniobras de giro
  - Sobre todo para tránsito de camiones





# Condiciones existentes ameritan la mejora

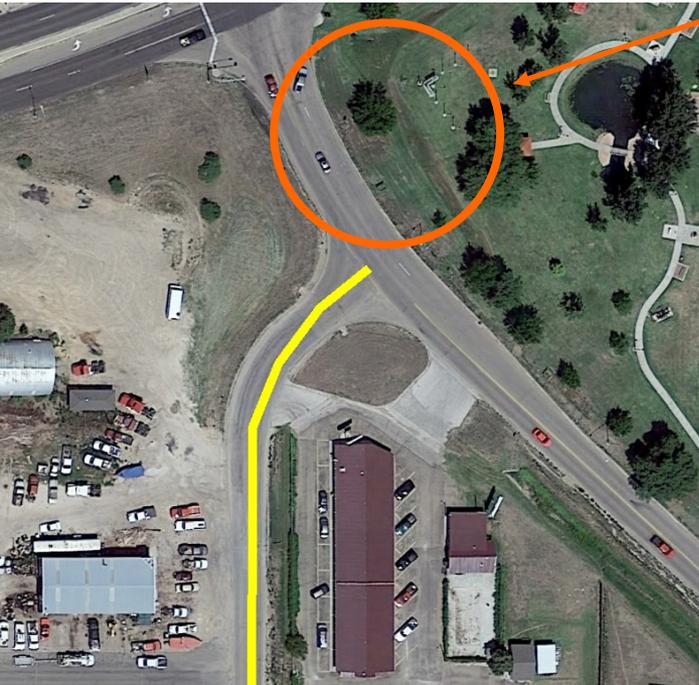
- Consideración de un alto para camiones futuro



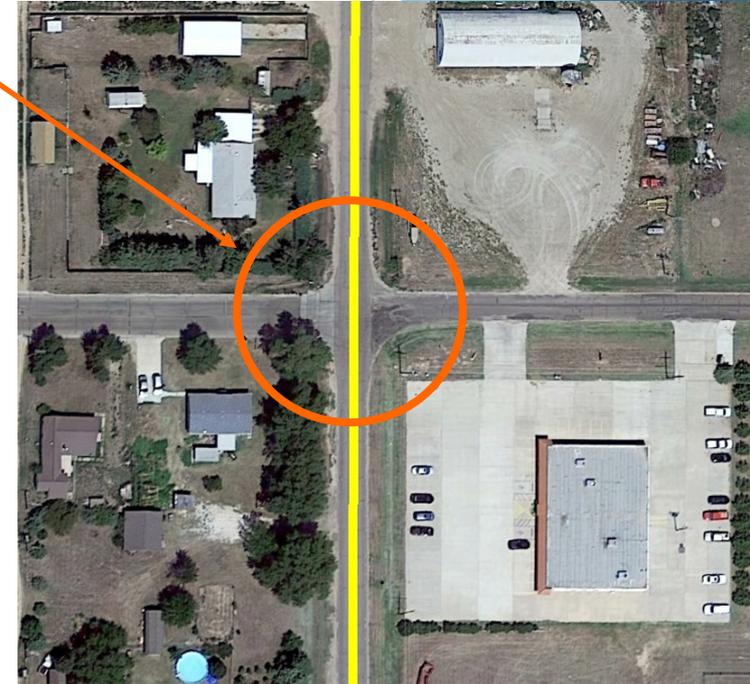
# *Información actual del área del proyecto*

## **Datos de accidentes (2008-2018)**

- **Total:**
  - 37 accidentes documentados**
  - 32 daños a bienes personales únicamente**
  - 5 con lesiones**
  - 0 víctimas fatales**
- **La tasa general de accidentes es 2-1/2 veces más alta que el promedio de todo el estado para instalaciones similares.**
- **La tasa de choques con lesiones es 60% del promedio de todo el estado.**
- **El 70% de los accidentes se produjo en la sección urbana**



5 choques en la intersección de la SH-136 y la US-412



8 choques en la intersección de la SH-136 y S.E. 5<sup>th</sup> Street



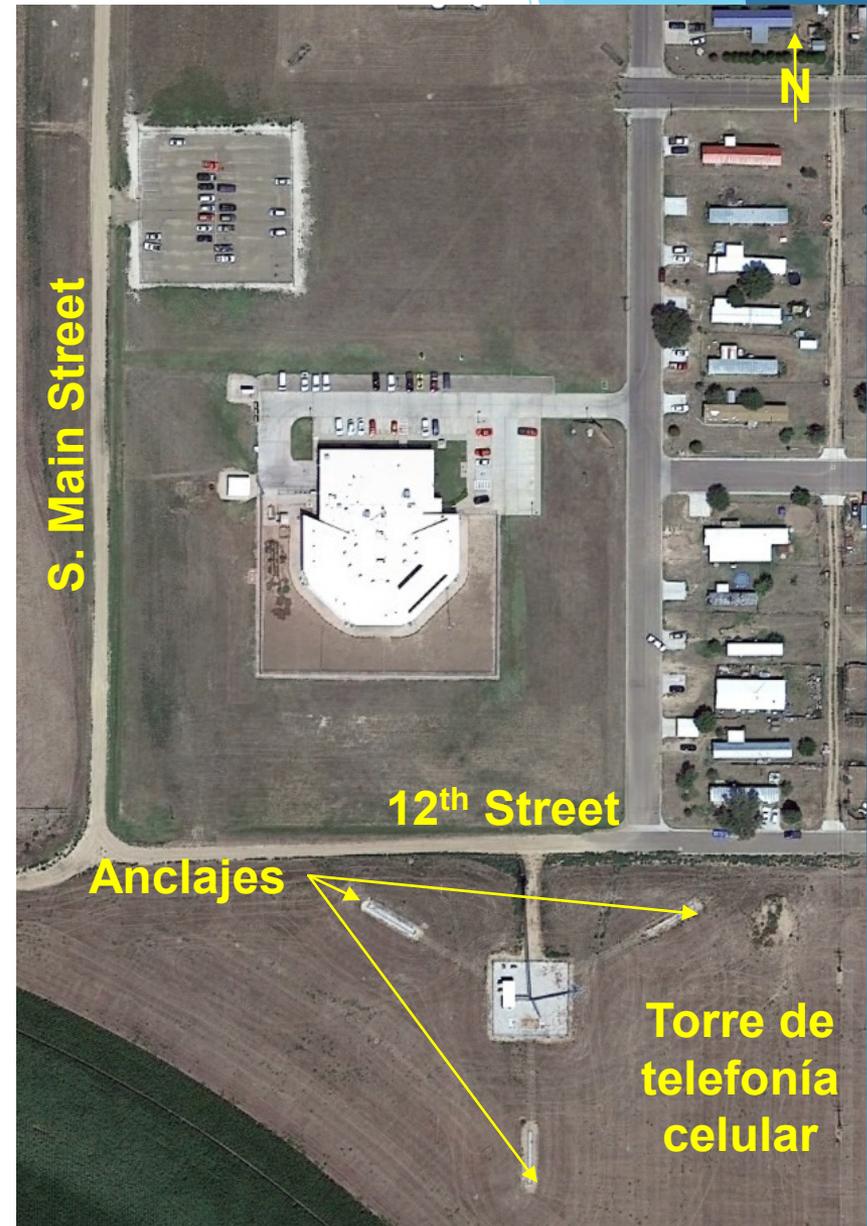
# RESTRICCIONES AL PROYECTO

- **Propiedades residenciales y comerciales**
  - Identificar, minimizar y evitar
  
- **Varios servicios públicos**
  - Teléfono y fibra óptica
  - Tuberías de gas natural
  - Cableado elevado de electricidad
  - Tuberías de agua
  - Tuberías de alcantarillado sanitario
  - Torres de telefonía celular

# RESTRICCIONES AL PROYECTO



- Instalación correccional
- Torre de telefonía celular



➤ **Parques y Recreación**

- Centennial Park



## ➤ Parques y Recreación

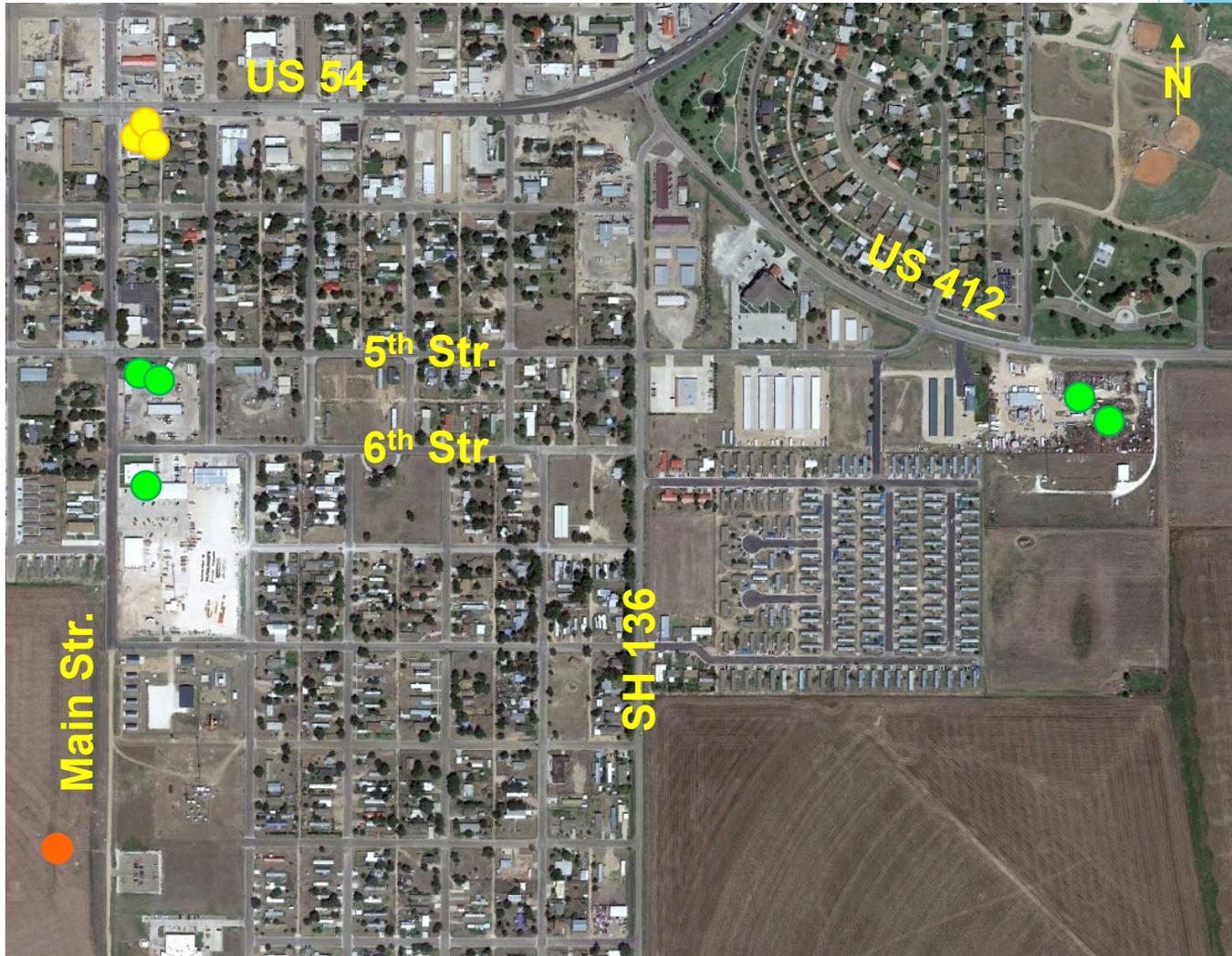
- No Man's Land Park



# RESTRICCIONES AL PROYECTO

## ➤ Sitios de potenciales residuos peligrosos

- Tanques de almacenamiento subterráneos
- Tanques de almacenamiento en superficie
- Sitio de pozo petrolero



- **Especies amenazadas y en peligro de extinción del Condado de Texas**
- Charrancito americano
  - Frailecillo silbador
  - Playero rojizo
  - Grulla americana



# ***CRITERIOS DE DISEÑO***

## ☐ Mejorar la calzada para satisfacer los criterios de diseño actuales

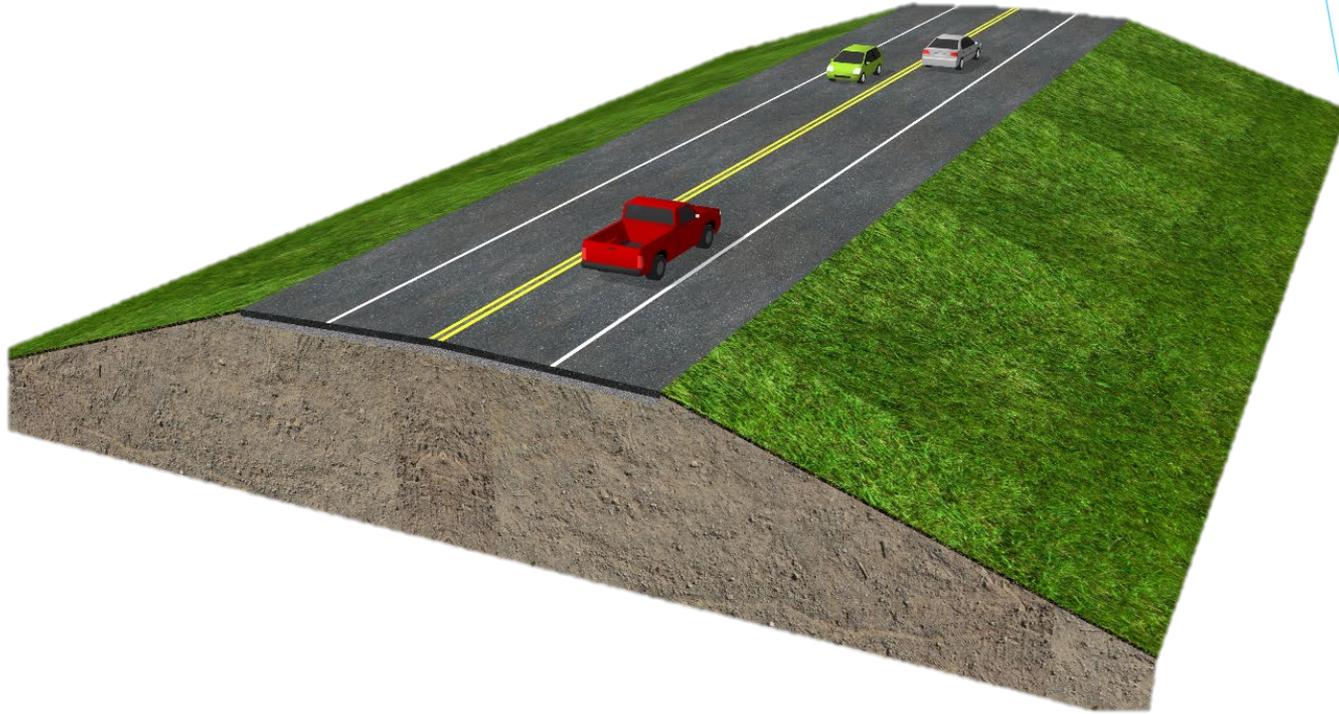
### ➤ **Segmento rural (fuera de los límites de la ciudad)**

- Ancho de pavimento de 40 pies
- Agregar arcenes pavimentados de 8 pies de ancho
- Diseñar la instalación para obtener velocidad de diseño de 65 mph.
- Mantener un carril de tránsito durante la construcción

### ➤ **Segmento urbano (dentro de los límites de la ciudad - al norte de la 12<sup>th</sup> Street)**

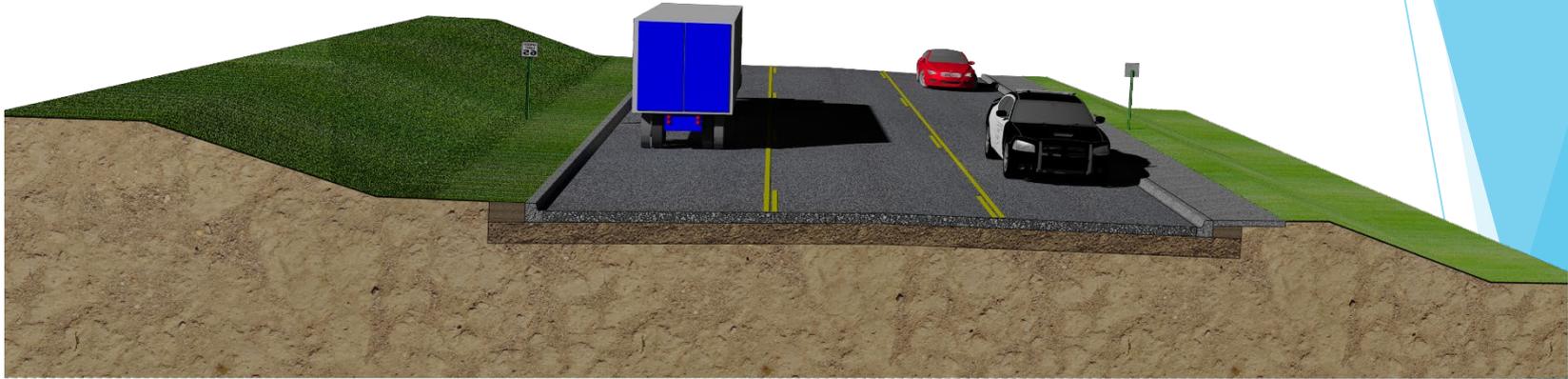
- Ancho de pavimento de 42 pies
- Proveer un carril central continuo de giro a la izquierda
- Sección con bordillo y cunetas con aceras
- Diseñar la instalación para obtener velocidad de diseño de 45 mph.
- Mantener 2 carriles de tránsito durante la construcción

# CRITERIOS DE DISEÑO



## Sección típica propuesta de 2 carriles - Segmentos rurales

Típico incluye: dos carriles de circulación de 12'; arcenes de 8' de ancho



## Sección típica propuesta de 3 carriles - Segmentos urbanos

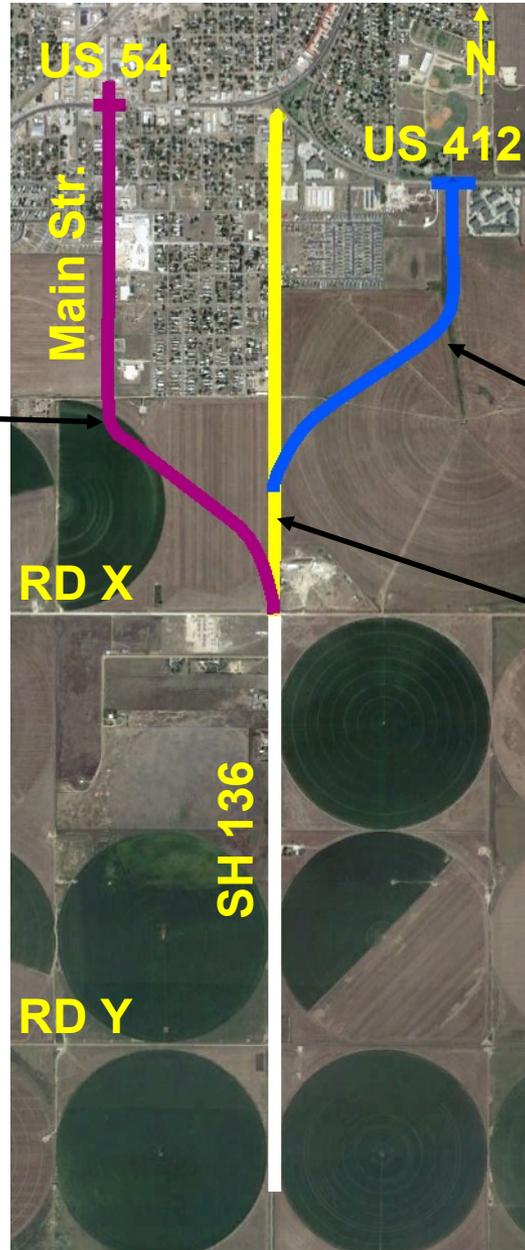
**Típico incluye: dos carriles de circulación de 12'; carril central continuo de giro de 14' de ancho; bordillo y cuneta**

# **ALTERNATIVAS DE PROYECTOS**

- **Alternativa A** ~ “No hacer nada”
- **Alternativa B** ~ Mejoras por la carretera existente
- **Alternativa C** ~ Realineación de la carretera hacia el oeste
- **Alternativa D** ~ Realineación de la carretera hacia el este

# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

Alternativa C



Alternativa D

Alternativa B

## ➤ Alternativa A ~ “No hacer nada”

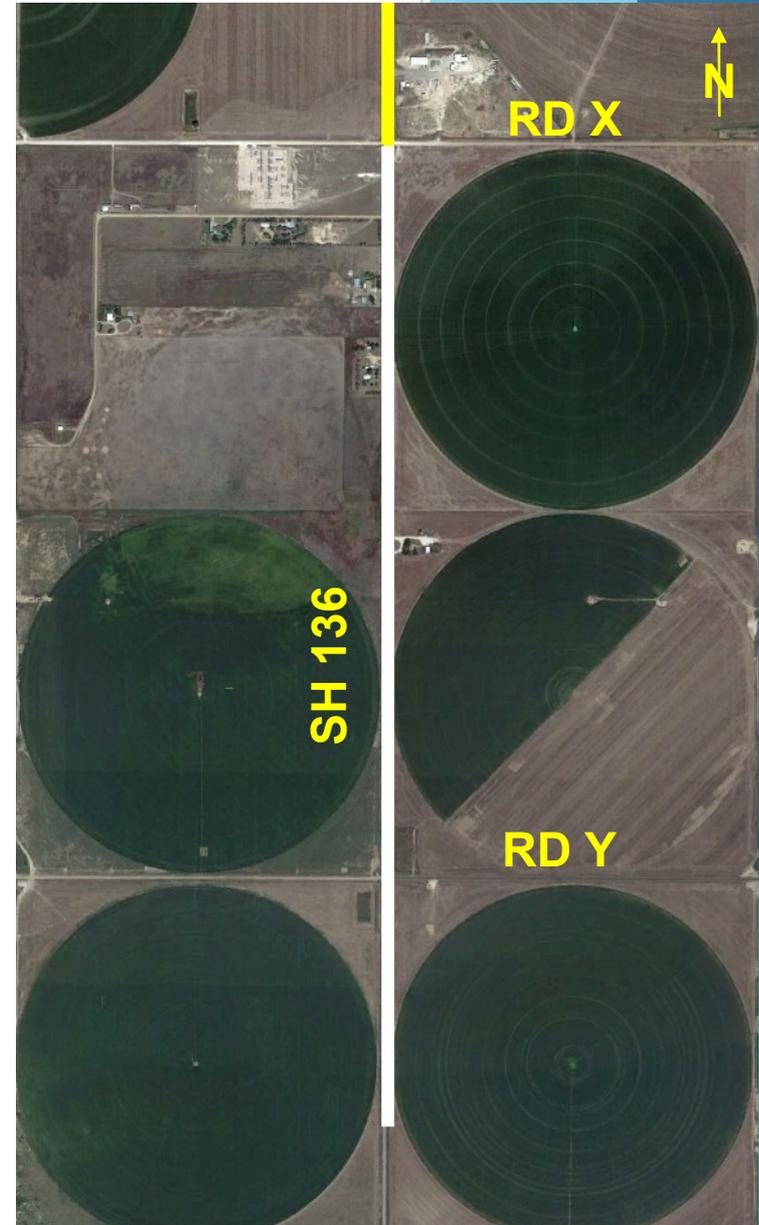
### Las mejoras de la seguridad NO se harían

- Los accidentes seguirían con una tasa más alta que el promedio estatal para carreteras similares
- La calzada seguiría siendo angosta con la superficie en malas condiciones
- No se tratarían los problemas de drenaje
- No se realizarían mejoras para giro de camiones en la intersección con la US-412

### Esta alternativa no satisface los objetivos del proyecto

## ➤ Alternativas B, C y D

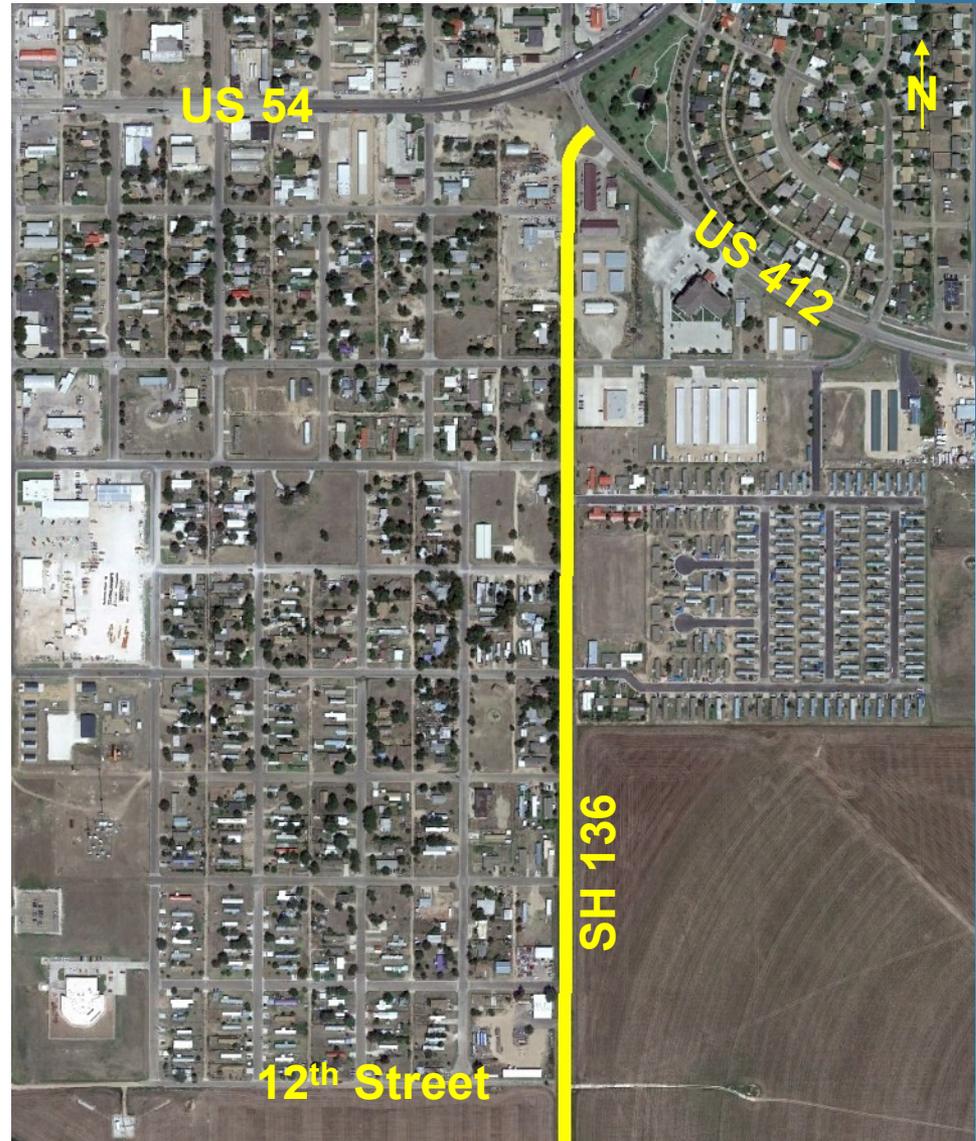
- ❑ Mejoras a la seguridad por las 1.25 millas más al sur (segmento rural).



## ➤ Alternativas B, C y D

- ❑ Las mejoras a la seguridad por las 1.25 millas más al sur (segmento rural) son las mismas para las Alternativas B, C y D.
  - La carretera existente será ampliada hacia el este.
  - Se repavimentará la superficie existente.
  - Se mantendrá un carril de circulación durante la construcción.

- **Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente**
  - ❑ Segmento urbano
  - ❑ Se reconstruiría la calzada existente





Oklahoma Department  
of Transportation

# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

## ➤ Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente

### □ Segmento urbano (dentro de los límites de la ciudad)

- La carretera existente será ampliada hacia el este.
- Desde la 12<sup>th</sup> Street y siguiendo hacia el norte:
  - Se agregará un carril central continuo de giro.
  - Se construirán bordillo y cunetas con aceras.
  - Utiliza zanjas abiertas para drenaje.
- Utiliza técnicas de construcción en fases
  - Se mantendrán dos carriles de circulación en la SH-136.
  - Los cruces estarían cerrados temporalmente durante la construcción.



Oklahoma Department  
of Transportation

# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

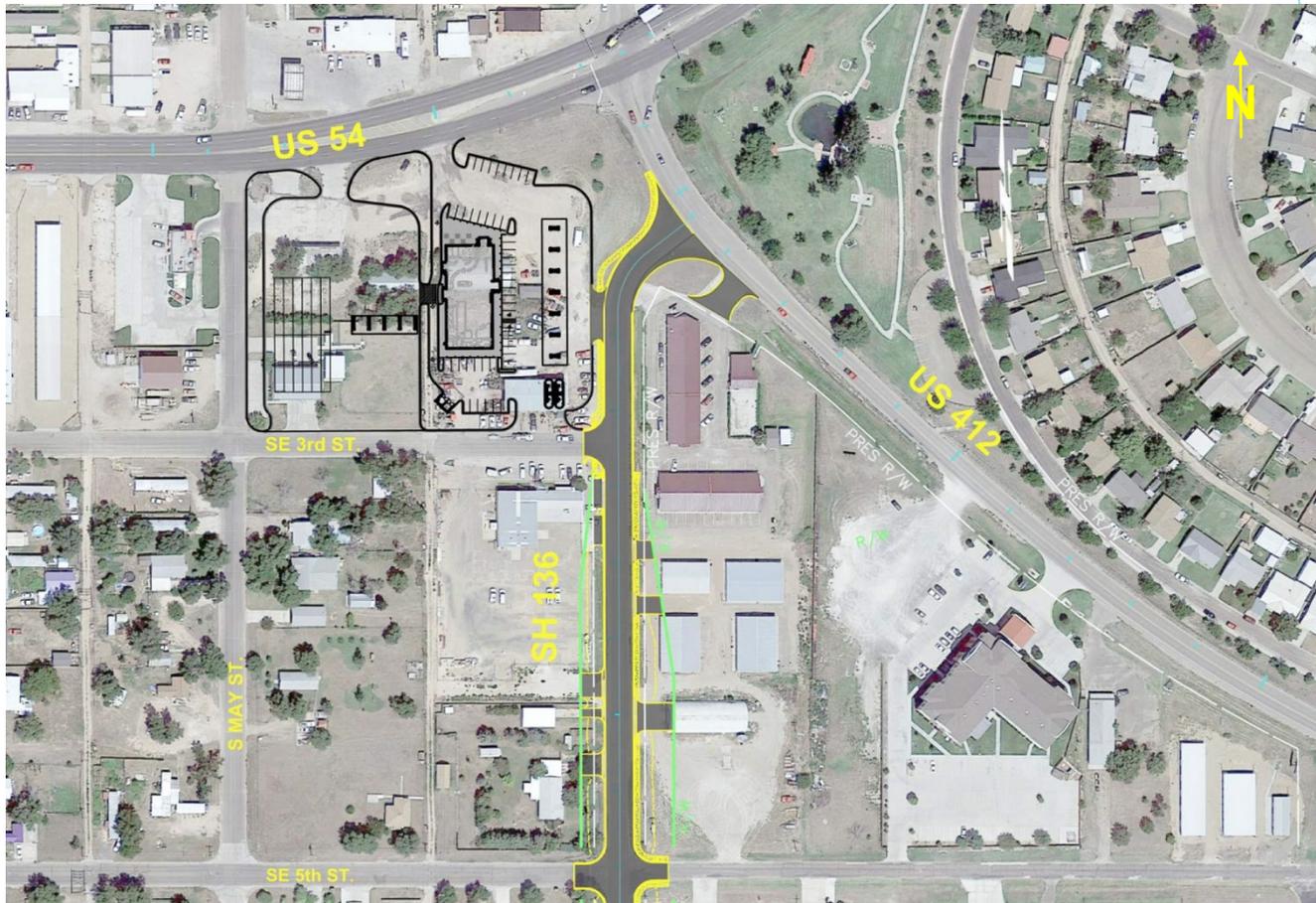
## ➤ Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente

### □ Opciones de mejora a la intersección con la US-412

- **Opción 1:** La intersección con la US-412 quedaría en su ubicación actual.
  - La disposición geométrica no satisfaría los criterios de diseño actuales.
  - Se necesitaría una excepción de diseño.
  
- **Opción 2:** La intersección con la US-412 sería reubicada hacia el sur.
  - Satisface los criterios de diseño actuales

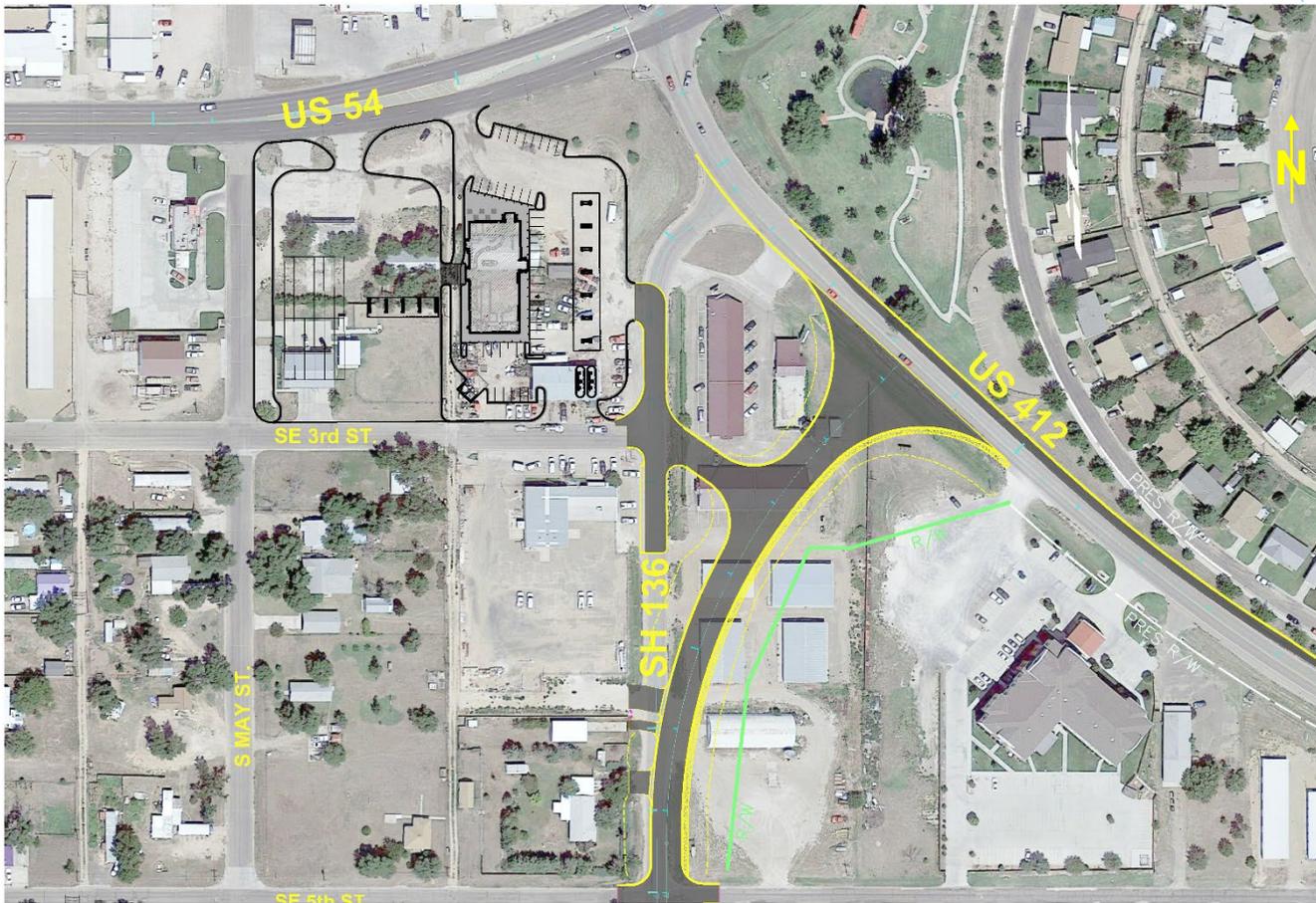
➤ Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente

❑ Opción 1 de mejora a la intersección con la US-412



➤ **Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente**

❑ **Opción 2 de mejora a la intersección con la US-412**





Oklahoma Department  
of Transportation

# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

## ➤ Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente

### Los impactos al lado este de la carretera existente incluirían:

- 5 reubicaciones residenciales
- Derecho de paso adicional
- Conflictos con servicios públicos

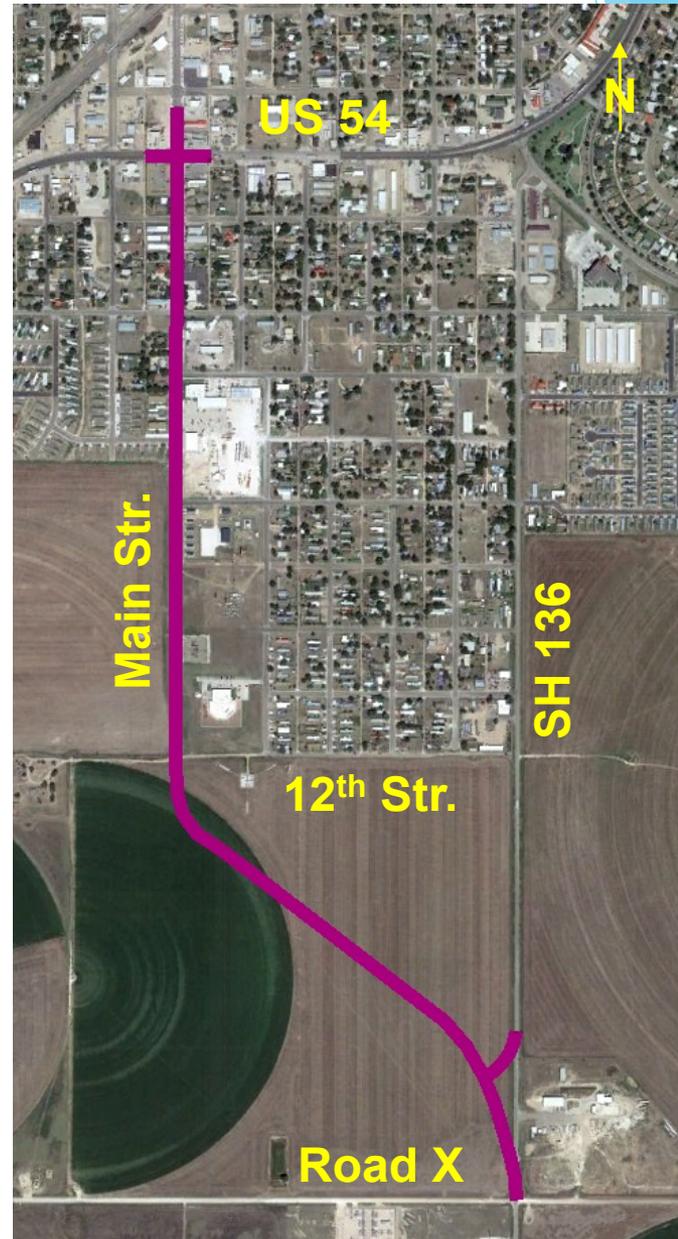
### La Alternativa B:

- Tardaría más tiempo para construir
- Alteraría mucho el tránsito de la localidad dentro del segmento urbano durante la construcción

- **Alternativa B ~ Mejoras por la alineación existente**
  - ❑ **Con la Opción 1 - Ubicación de la intersección existente**
    - **2 reubicaciones comerciales**
  
  - ❑ **Con la Opción 2 - Intersección reubicada**
    - **Incluye 4 reubicaciones comerciales**
    - **La Alternativa B con la Opción 2 tiene la mayor cantidad de impactos y además es la más costosa.**

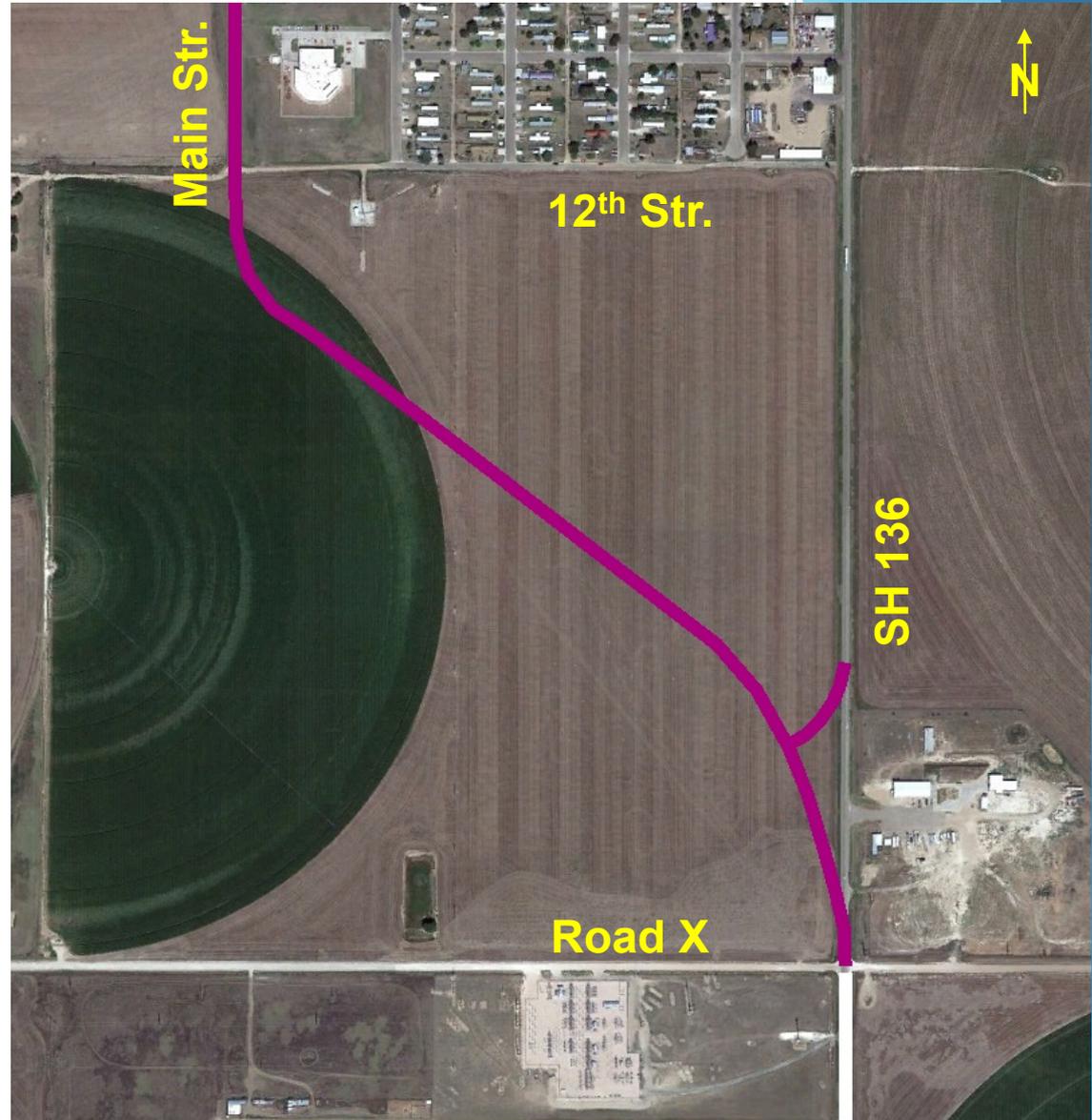
# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

- Alternativa C ~  
Realineación de la  
carretera hacia el oeste



➤ **Alternativa C ~  
Realineación de la  
carretera hacia el  
oeste**

- ❑ **Realineación de la  
SH-136 (Segmento  
rural)**



## ➤ Alternativa C ~ Realineación de la carretera hacia el oeste

### ☐ Comenzando en County Road X (Segmento rural)

- La carretera sería realineada hacia el oeste.
- La carretera se extendería hacia el noroeste y se conectaría hasta la South Main Street donde se cruza con la 12<sup>th</sup> Street en los límites de la Ciudad de Guymon.
- La sección típica para este segmento estaría formada por dos carriles de 12 pies de ancho y arcenes pavimentados de 8 pies de ancho.
- La velocidad de diseño pasaría de 65 mph a 45 mph en los límites de la Ciudad.

- **Alternativa C ~  
Realineación de la  
carretera hacia el oeste**
  - ❑ Desde la 12<sup>th</sup> Street y  
siguiendo hacia el norte  
hasta la US-54: (Segmento  
urbano)
  
  - ❑ Se reconstruiría la calzada  
existente



## ➤ Alternativa C ~ Realineación de la carretera hacia el oeste

### ❑ Desde la 12<sup>th</sup> Street y siguiendo hacia el norte hasta la US-54: (Segmento urbano)

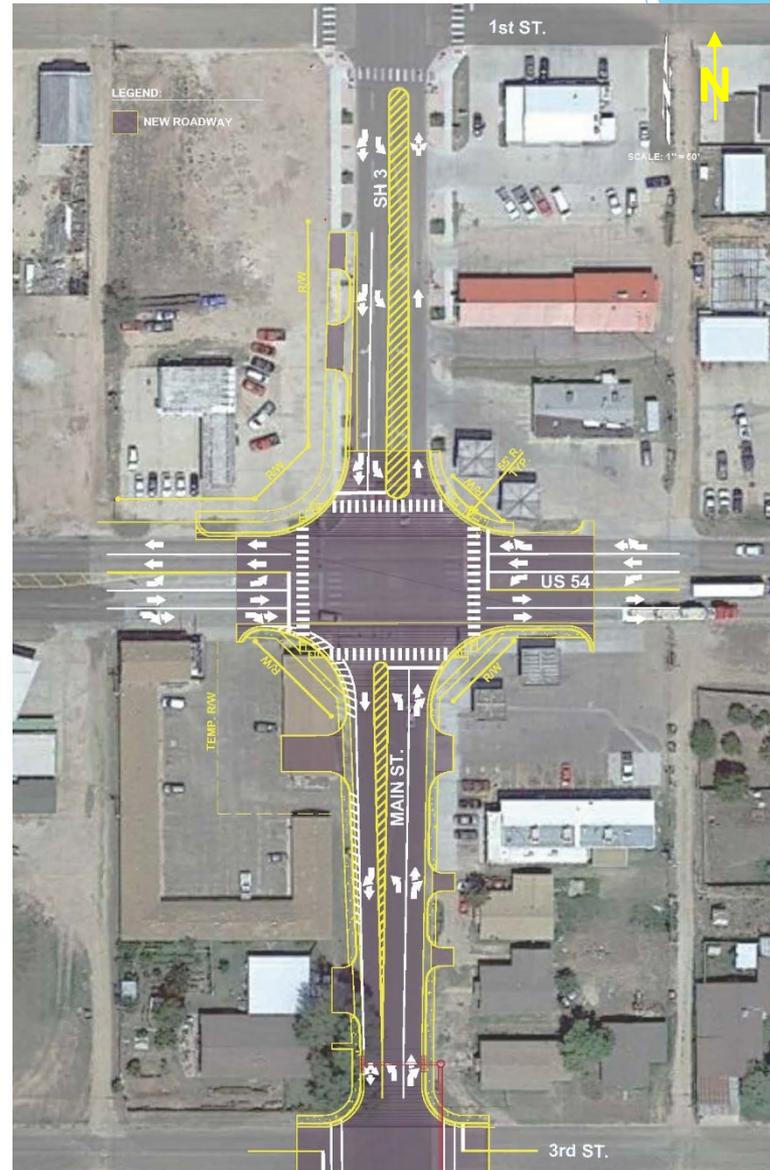
- La carretera pasaría de dos carriles con arcenes pavimentados de 8' a una instalación de 3 carriles con bordillo y cuneta con aceras.
- Se agregará un carril central continuo de giro.
- Este segmento requerirá de alcantarillado pluvial para el drenaje local.
- Se mantendría el estacionamiento sobre la calle.
- Técnica de construcción en fases
  - Se mantendrá un carril de circulación en la S. Main Street.
  - Los cruces estarían cerrados temporalmente durante la construcción.

## ➤ Alternativa C ~ Realineación de la carretera hacia el oeste

### ❑ Mejoras en la intersección con US-54:

- **Para adaptarse a las maniobras de giro de camiones:**
  - Se debe aumentar el radio de giro.
  - También se debe aumentar el ancho de la calzada.
  
- **Evitar los Tanques de almacenamiento subterráneos**
  - Esquina noreste
  - Esquina sureste
  
- **Produce el desvío de S. Main Street hacia el oeste sobre ambos lados de la intersección.**

- **Alternativa C ~  
Realineación de la  
carretera hacia el oeste**
  - ❑ Mejoras en la intersección  
con la US-54.
  - ❑ Se reconstruiría la  
intersección existente



## ➤ Alternativa C ~ Realineación de la carretera hacia el oeste

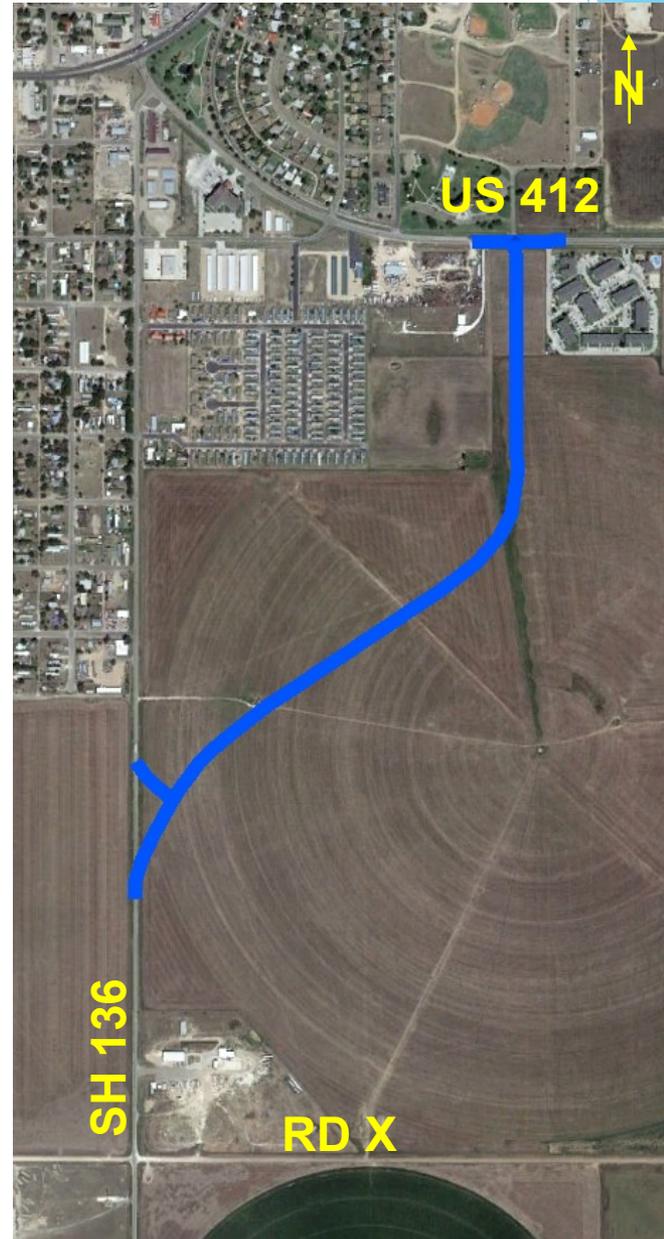
### ❑ El impacto de la Alternativa C incluiría:

- 0 reubicaciones residenciales
- 1 reubicación comercial
- Estacionamiento en la calle
- Derecho de paso adicional
- Conflictos con servicios públicos

### ❑ La Alternativa C:

- Tendría un tiempo reducido de construcción
- Alteraría mucho el tránsito de la localidad dentro del segmento urbano durante la construcción

- Alternativa D ~  
Realineación de la  
carretera hacia el este



## ➤ Alternativa D ~ Realineación de la carretera hacia el este

### ❑ Comenzando apenas al norte de County Road X (Segmento rural)

- La carretera sería realineada hacia el este.
- La carretera se extendería hacia el noreste y se conectaría con la US-412 inmediatamente al oeste de los Apache Trace Apartments.
- La sección típica para este segmento estaría formada por dos carriles de 12 pies de ancho y arcenes pavimentados de 8 pies de ancho.

## ➤ Alternativa D ~ Realineación de la carretera hacia el este

### ❑ Comenzando apenas al norte de County Road X (Segmento rural)

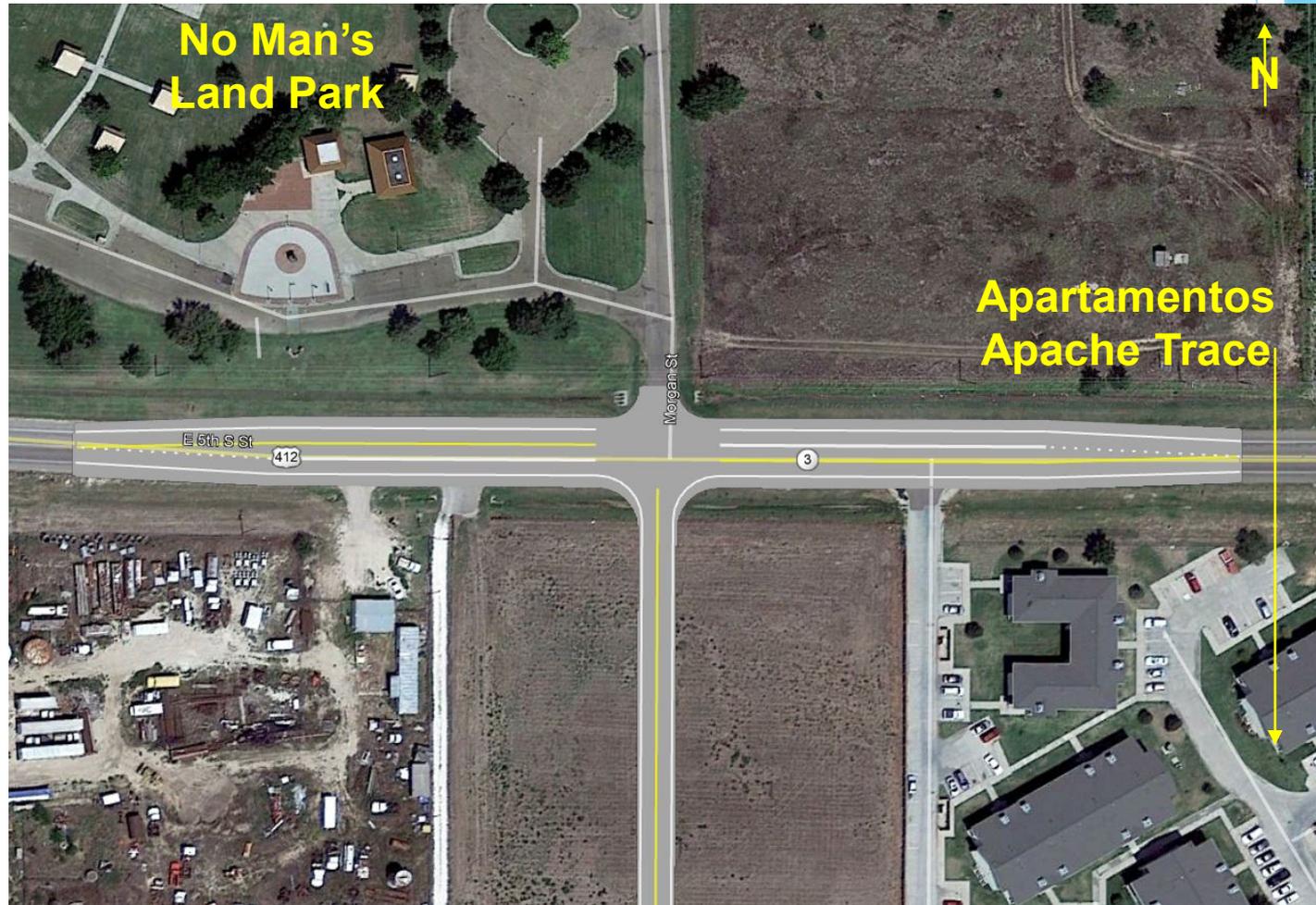
- Utiliza zanjas abiertas para drenaje.
- La velocidad de diseño sería 65 mph con velocidades reducidas al acercarse la intersección con la US-412.
- Facilidad de construcción
- Alteración mínima del tránsito local

## ➤ Alternativa D ~ Realineación de la carretera hacia el este

### □ Mejoras en la intersección con US-412

- Se agregarían áreas de giro a la izquierda hacia la US-412.
- Evitar los Apache Trace Apartments.
- Evitar el No Man's Land Park.

- Alternativa D ~ Realineación de la carretera hacia el este



## ➤ Alternativa D ~ Realineación de la carretera hacia el este

### ☐ El impacto de la Alternativa D incluiría:

- 0 reubicaciones residenciales
- 0 reubicaciones comerciales
- Derecho de paso adicional
- Conflictos con servicios públicos

### ☐ La Alternativa D:

- Tardaría la menor cantidad de tiempo para construir.
- Alteraría muy poco al tránsito local durante la construcción.
- Tendría la menor cantidad de impactos.
- Tendría el menor costo.

## ➤ Alternativas C y D

- ❑ **Como la SH-136 sería reubicada desde su ubicación actual, la calzada existente de la SH-136 sería quitada del sistema de carreteras estatales y transferida al sistema de la Ciudad de Guymon.**



# ALTERNATIVAS DE PROYECTOS

- Se compararon y contrastaron los criterios claves en todas las alternativas que incluyen los siguientes impactos potenciales:
  - Área de impacto del ruido (Receptores)
  - Recursos culturales
  - Pantanos y llanos de inundación
  - Otros asuntos biológicos
  - Asuntos de potenciales residuos peligrosos
  - Parques o Zonas recreativas
  - Alteración del flujo de tránsito durante la construcción
  - Reubicaciones residenciales y comerciales
  - Reubicaciones de servicios públicos en conflicto
  - Constructibilidad
  - Tiempo de construcción
  - Estimado de costos de derechos de paso, reubicaciones de servicios públicos y construcción
  
- Se desarrolló una matriz de alternativas que resume los hallazgos

# MATRIZ DE ALTERNATIVAS

PUNTOS DE COMPARACIÓN	Alternativa B		Alternativa C	Alternativa D
	Opción 1	Opción 2		
Días de construcción	224	224	182	161
Reubicación residencial	5 total takes	5 total takes	0	0
Reubicación comercial	2 Tomas totales, 40 Tomas parciales	4 Tomas totales, 40 Tomas parciales	2 Partial Takes	0
Costo total	<b>\$11,800,000</b>	<b>\$13,800,000</b>	<b>\$12,000,000</b>	<b>\$11,600,000</b>
Excepción de diseño requerida	SÍ	NO	NO	NO
Propiedad federal		Ninguno	Ninguno	Ninguno
Propiedad tribal		Ninguno	Ninguno	Ninguno
Ferrocarril		Ninguno	Ninguno	Ninguno
Escuelas		Ninguno	Ninguno	Ninguno
<b>Impactos humanos</b>				
Área de impacto del ruido (Receptores)	33	24		4
<b>Justicia ambiental</b>				
Bajos ingresos (Prom. Ingresos < \$25,000/año de una familia de 4)	Sin grupos de bloque	Sin grupos de bloque		Sin grupos de bloque
Población minoritaria	>50%	>50%		>50%
Dominio limitado del inglés	11-51%	11-51%		11-38%

# MATRIZ DE ALTERNATIVAS

## PUNTOS DE COMPARACIÓN

Alternativa B

Alternativa C

Alternativa D

Opción 1

Opción 2

### Sección 106 Recursos culturales

Estructuras históricas

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Sitios arqueológicos

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Cementerios

Ninguno

Ninguno

Ninguno

### Sección 4(f)

Parques o Zonas recreativas

Centennial Park

Ninguno

No Man's Land Park

Pantanos del NWI (jurisdicción improbable)

0.36 Acres

0.36 Acres

0.36 Acres

Pantanos con jurisdicción probable

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Arroyos en trazo azul (pies lineales)

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Especies amenazadas y en peligro de extinción

Igual

Igual

Igual

Hábitat crítico

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Aves migratorias

Igual

Igual

Igual

Llanos de inundación (Acres)

Ninguno

Ninguno

Ninguno

### Asuntos de residuos peligrosos

Sitios de almacenamiento tipo AST/UST/LUST

Ninguno

3

1

Sitios de pozos de petróleo y gas

Ninguno

Ninguno

Ninguno

Sitios de otros residuos peligrosos

Ninguno

Ninguno

Ninguno

### Tierras de cultivo de primera

Tierras de cultivo de primera

36

75

75

(Valores de tierras de cultivo (-)100)

## ➤ Alternativa preferida

- A través del proceso de ingeniería preliminar, y con el análisis y la consideración minuciosos de impactos potenciales, la alternativa preferida es:

Alternativa D ~ Realineación al este

# PRÓXIMOS PASOS

- Revisar y analizar comentarios públicos
- Incorporar comentarios públicos al diseño
- Completar estudios ambientales y diseño
- **Proyecto programado**
  - Costo total: \$10.4 millones
  - Adquisición de derechos de paso: Inicio en 2019
  - Reubicaciones de servicios públicos: Inicio en 2020
  - Construcción: Inicio en 2022

# ¿PREGUNTAS?

# ???

# MUCHAS GRACIAS.

- *Déjenos esta noche sus comentarios escritos.*
- *Descargue y envíe una forma para comentarios en:  
[www.odot.org/publicmeetings](http://www.odot.org/publicmeetings)*
- *Envíe sus comentarios escritos por correo a:  
Oklahoma Department of Transportation  
Environmental Programs Division  
200 NE 21<sup>st</sup> Street  
Oklahoma City, OK 73105*
- *Envíe sus comentarios por correo electrónico a:  
[ENVIRONMENT@ODOT.ORG](mailto:ENVIRONMENT@ODOT.ORG)*

*Envíe sus comentarios para el  
30 de noviembre de 2018*

