

Autopista SH-9 del Condado de Cleveland Desde la Av. 72 SE a la Av. 108 SE en Norman



28 de octubre de 2014

Centro comunitario Little Axe, 6 p. m.

Personal de desarrollo del proyecto

- Departamento de Transporte de Oklahoma
 - Paul Rachel, ingeniero de la División 3
 - Ron Brown, ingeniero en construcción de la División 3
 - Richard Buchanan, Dirección del proyecto
 - Robert Payao, Programas ambientales
 - Frank Roesler III, ejecutivo de participación pública
- CEC –Ingenieros de diseño
 - Taylor Barnes, ingeniero profesional
 - Don Steel, ingeniero profesional –Diseño de autopistas
 - Amanda Baker, ingeniera profesional –Estudios de diseño y ruidos
 - Jared Bechtol –Proceso medioambiental
 - Samantha Tepper –Proceso medioambiental

Objetivo de la reunión

- Presentar la reevaluación de la ampliación de la autopista SH-9, desde la Av. 72 SE a la Av. 84 SE y la extensión propuesta del proyecto hasta la Av. 108 SE.
- Obtener las opiniones de los ciudadanos e incorporarlas en el desarrollo del diseño y proyecto.

Extensión del proyecto

AMPLIACIÓN Y MEJORAS DE LA AUTOPISTA SH 9



Consideraciones sobre la reevaluación



Criterios usuales de evaluación

- Impactos del uso del suelo.
- Impactos en tierras agrícolas.
- Impactos de reubicación/Adquisición de servidumbres de paso.
- Desarrollo conjunto.
- Impacto acústico.
- Impacto sobre humedales.
- Modificación de masas de agua e impactos en la vida silvestre.
- Impactos sobre llanuras de inundación.
- Ríos salvajes y paisajísticos.
- Recanalización de ríos y arroyos.
- Especies amenazadas y en peligro de extinción.
- Sitios arqueológicos.
- Depósitos de desechos peligrosos.
- Tanques subterráneos de almacenamiento.
- Impactos de la construcción.
- Justicia medioambiental.

Resultados destacados del estudio medioambiental

- Reevaluación de la autopista Av. 72 a la Av. 84.
 - Depósito geológico de rosas del desierto: esquina nordeste de la intersección entre la autopista SH 9 y la Av. 72.
 - Los sitios arqueológicos fuera del área del proyecto no se verán afectados durante la construcción.
- Evaluación de 2 millas adicionales (3,21 km) desde la Av. 84 a la 108.
 - Las vías fluviales y los posibles humedales, y el riachuelo y los pequeños y potenciales humedales en el arroyo Jim Blue requieren la revisión del Cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés).
 - Tanques subterráneos de almacenamiento con filtraciones preexistentes, cerca de la intersección con la Av.108.

Resultados destacados del estudio medioambiental

■ Estudio sobre emisiones acústicas

- En el análisis de las emisiones acústicas se empleó el Modelo de Ruido del Tráfico, de la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) para calcular los niveles de ruido existentes (2014) y futuros (2035), según los datos del tráfico, la geometría de la autopista y las ubicaciones de recepción. La validación del modelo de ruido se basó en las mediciones de campo con el uso de un medidor de tipo II de precisión del nivel de sonido, con resultados obtenidos que se ubican dentro de los límites del proyecto.
- Se evaluó un total de 40 sitios de recepción. Entre los receptores sensibles al ruido se detectaron 36 viviendas residenciales unifamiliares, 1 hostería y 1 lugar de adoración.
- Los niveles de sonido existentes de los receptores sensibles al ruido varían desde 48,1 dBA Leq(h) a 61,2 dBA Leq(h).
- Los niveles de sonido futuros de los receptores sensibles al ruido varían desde 52,3 dBA Leq(h) a 62,7 dBA Leq(h).

Resultados destacados del estudio medioambiental

■ Estudio de emisiones acústicas

- De acuerdo con la autopista propuesta y los volúmenes de tráfico futuros, ningún receptor se aproxima a 67 dB(A) Leq(h), según las categorías B o C de la Actividad de criterios de reducción del ruido de la FHWA, y ningún receptor debería experimentar un aumento significativo de los niveles de ruido (15 dBA), en comparación con las condiciones existentes.
 - El mayor aumento en el nivel de sonido de la vivienda en comparación con las condiciones existentes es de 4,6 dBA.
 - El aumento en el nivel de sonido de la hostería en comparación con las condiciones existentes es de 4,0 dBA.
 - El aumento en el nivel de sonido del lugar de adoración en comparación con las condiciones existentes es de 2,4 dBA.
- El proyecto propuesto no provocará ningún impacto de ruido por el tráfico. Por lo tanto, no se incluyen medidas de reducción de ruido en este proyecto.

Condiciones existentes de la SH-9

- Construcción original completada en 1963:
 - Tráfico diario promedio (ADT, por sus siglas en inglés) en 1962 = 2400.
 - Tráfico diario promedio (ADT) en 1982 = 4800.
- Tráfico diario promedio (ADT) actual:
 - 13 000 vehículos por día.
- Se agregaron carriles de giro a la izquierda desde la construcción inicial.

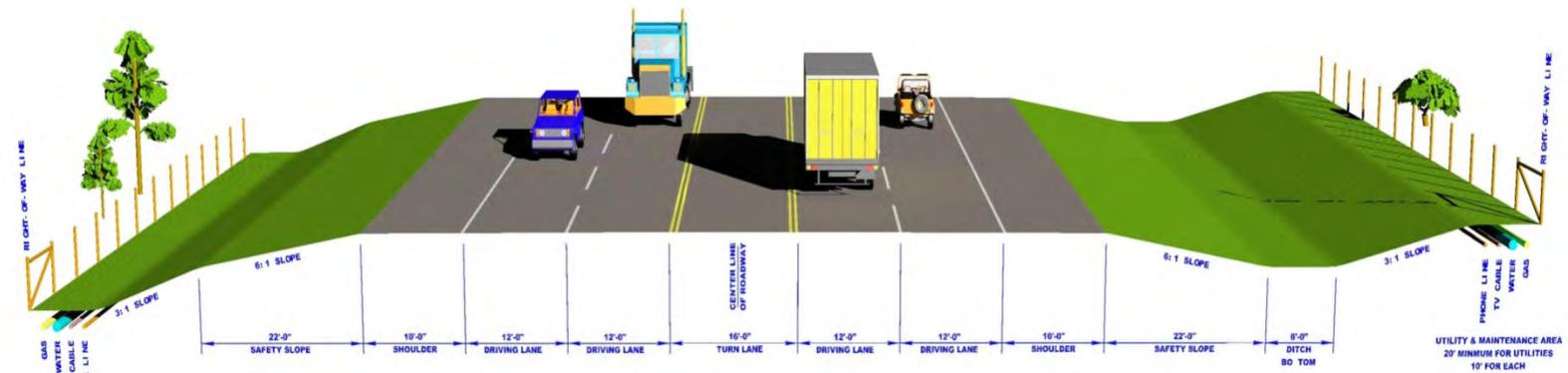
Condiciones existentes de la SH-9

- Historial de accidentes:
 - 136 colisiones, desde enero de 2004 a enero de 2014.
 - Ubicaciones con mayor cantidad de accidentes:
 - 24 en la intersección con la Av. 72.
 - 15 en la intersección con la Av. 84.
 - 3 en la intersección con la Av. 96.
 - 3 en la intersección con Oak Ridge/Morning Glory.
 - 11 en la intersección con la Av. 108.

Objetivo del proyecto

- Mejoras en el corredor de la autopista SH 9
 - Reevaluación de la Av. 72 a la Av. 84, proveniente de la evaluación medioambiental completada en 2011, desde la Av. 24 a la Av. 84 y 2 millas (3,21 km) adicionales para este proyecto propuesto, desde la Av. 72 a la Av. 108.
- Mejoras en la seguridad.
- Aumento de la capacidad y la eficacia al viajar.

Mejoras propuestas



UTILITY & MAINTENANCE AREA
20' MINIMUM FOR UTILITIES
10' FOR EACH

AUTOPISTA CON UNA SECCIÓN ABIERTA DE CINCO CARRILES (RURAL)

Durante la construcción

- Mantener un carril de tránsito en cada dirección durante la construcción.
- Construcción ocasional durante la noche.
- Notificaciones anticipadas sobre cierres temporales.

Mejoras propuestas

- Plan de obra de construcción de 8 años del Departamento de Transporte de Oregón (ODOT, por sus siglas en inglés)
 - Adquisición de la servidumbre de paso y reubicación de los servicios públicos programadas para el año fiscal 2017.
 - Adjudicación del contrato de construcción programado para el año fiscal 2020.
 - \$ 13 millones programados actualmente:
 - Adquisición de la servidumbre de paso, reubicación de los servicios públicos y construcción.
 - Duración estimada del proyecto de 1 año.

Próximos pasos

- Recibir las opiniones de los ciudadanos.
- Completar el documento de reevaluación medioambiental y conseguir la aprobación de la FHWA.
- Diseño preliminar.
- Adquisición de la servidumbre de paso y reubicación de los servicios públicos.
- Diseño final.
- Construcción.

Preguntas y respuestas

- Proporcionen sus comentarios
 - Ahora, en el foro abierto.
 - Por escrito, en los foros provistos.
 - O por correo electrónico, a la siguiente dirección:
 - environment@odot.org
 - Recibiremos sus comentarios hasta el 11 de noviembre de 2014.

¡Muchas gracias!

AMPLIACIÓN Y MEJORAS DE LA AUTOPISTA SH 9

