

ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN Y ENLACES AMBIENTALES DEL CRUCE DE BROADWELL AVENUE Y UNION PACIFIC RAILROAD

¡Bienvenido!

City of Grand Island (la Ciudad), en coordinación con el Departamento de Transporte de Nebraska (NDOT) y la Administración Federal de Autopistas (FHWA), realizó un estudio de planificación y enlaces ambientales (PEL) para realizar mejoras en el cruce existente de Broadwell Avenue y Union Pacific Railroad (UPRR) en Grand Island, Nebraska.

El propósito de esta reunión es el siguiente:

- Presentar la alternativa solicitada localmente para el Estudio
- Responder sus preguntas y recibir comentarios

Propósito y necesidad del proyecto

El propósito de las mejoras propuestas es reducir lo siguiente:

- El potencial de colisiones entre vehículos y trenes;
- Las colisiones entre vehículos que se producen cuando el tráfico vehicular se acumula mientras pasan los trenes; y
- Los retrasos en el tráfico cerca del cruce de Broadwell Avenue y UPRR.

La necesidad del proyecto se basa en lo siguiente:

Choques entre trenes y vehículos

Entre 2015 y 2019 ocurrieron 21 colisiones que involucraron la vía férrea. Solo una fue una colisión entre un vehículo y un tren.

El factor de exposición se utiliza para cuantificar el potencial de choques entre vehículos y trenes en cruces ferroviarios a nivel. El factor de exposición en Broadwell Avenue es de 1,143,900 y aumentaría con el tráfico adicional. Los cruces con un factor de exposición superior a 50,000 son potencialmente elegibles para el financiamiento para la separación del terreno a nivel.

Retraso del tráfico

- Los eventos relacionados con el tren también afectan el tráfico en las intersecciones de 2nd Street, 3rd Street, Old Lincoln Highway, North Front Street y 4th Street a lo largo de Broadwell Avenue.
 - Los eventos relacionados con el tren hacen que el tráfico se acumule en intersecciones adyacentes, lo que bloquea el tráfico cruzado.
 - Después de los eventos relacionados con el tren, el sistema puede tardar de dos a cuatro ciclos de la señal de tráfico en volver a las operaciones normales de tráfico.
 - Las acumulaciones de tráfico pueden provocar choques entre vehículos.
- El tráfico detenido en Broadwell Avenue en dirección sur en 3rd Street puede acumularse a lo largo de las vías ferroviarias, y algunos conductores pueden detenerse sobre las vías.

Año	Promedio de tráfico diario	Trenes por día	Factor de exposición ¹
2019	12,300	93	1,143,900
2045	16,000	93 ²	1,488,000

1 El factor de exposición se calcula multiplicando el promedio de tráfico diario por el promedio de tráfico diario de trenes

2 Se desconocen los cambios en el tráfico ferroviario y se supone que permanece estable

Descripción y ubicación del proyecto

El Estudio evalúa opciones para el cruce a nivel existente cerca de Broadwell Avenue que cruza al norte de 3rd Street.

Broadwell Avenue es una carretera arterial norte-sur que sirve como conexión principal entre las partes norte y sur de la ciudad.

El área del proyecto es lo que el equipo del Estudio consideró para abordar el propósito del proyecto.

El área de estudio abarca un área más grande que incluye la posible ruta de desviación durante la construcción, así como los cruces a nivel cercanos que pueden cerrarse como parte del proyecto para acceder al financiamiento estatal.



Posibles alternativas de construcción

El equipo del Estudio evaluó cuatro alternativas de construcción para su posterior revisión. También se revisó una alternativa de no intervenir la vía, lo que significaría que no se harían cambios en el cruce. La alternativa de no intervenir la vía se está evaluando como una comparación de referencia con las cuatro alternativas requeridas por la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA).

- **Alternativa A - paso elevado de dos carriles** ★
- Alternativa B - paso elevado de tres carriles
- Alternativa C - paso elevado de cuatro carriles
- Alternativa D - paso elevado de dos carriles con terraplén

Todas las alternativas incluían un camino lateral de 10 pies a lo largo de Broadwell Avenue.

Criterios de evaluación

Las alternativas se analizaron teniendo en cuenta lo siguiente:



	ALTERNATIVAS				
	No intervenir la vía	A	B	C	D
BENEFICIOS DEL PROYECTO					
Posibilidad de reducir las colisiones tren-vehículo y vehículo-vehículo	●	●	●	●	●
Posibilidad de reducir los retrasos en el tráfico durante y después de los eventos relacionados con el tren	●	●	●	●	●
IMPACTOS DEL PROYECTO					
Posibilidad del impacto en propiedades privadas	●	●	●	●	●
Posibilidad del impacto en el entorno natural	●	●	●	●	●
Posibilidad de encontrar materiales regulados	●	●	●	●	●
Posibilidad del impacto en establecimientos históricos	●	●	●	●	●
COSTOS DEL PROYECTO					
Estimación de los costos a nivel de planificación (en millones)	\$0	\$25	\$31	\$36	\$26

Alternativa recomendada localmente

Alternativa A - el paso elevado de dos carriles es la alternativa recomendada localmente porque un viaducto de dos carriles tendría una huella menor y, por lo tanto, tendría el menor impacto en las propiedades privadas adyacentes, así como el menor costo aproximado. El número de carriles en la alternativa A es suficiente para soportar el tráfico futuro.



Cierre adicional de calles a nivel

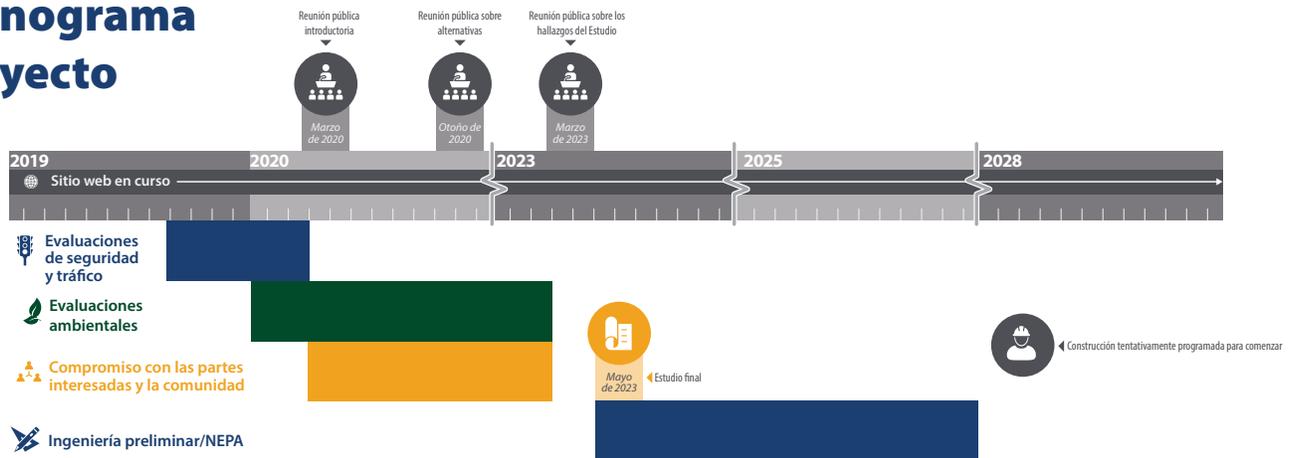
Para acceder al financiamiento estatal, las alternativas deberían incluir el cierre de un segundo cruce a nivel.

Se están considerando los siguientes cruces para el cierre:

- Blaine Street/Custer Avenue
- Lincoln Avenue
- Walnut Street
- Pine Street
- Oak Street



Cronograma Proyecto



Cronograma sujeto a cambios

Próximos pasos

Después de esta reunión pública, el equipo del Estudio hará lo siguiente:

- Revisará los comentarios públicos sobre el borrador del Estudio.
- Ultimaré los detalles del Estudio.
- Comenzará los trabajos de ingeniería preliminares y preparará documentación ambiental detallada para cumplir con la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Esta fase estaría dirigida por el Departamento de Transporte de Nebraska (NDOT) y la Administración Federal de Autopistas (FHWA).

Todos los materiales de la reunión de hoy se presentarán a través de una reunión en línea hasta el viernes 24 de marzo de 2023 en www.grand-island.com/Broadwell-UPRR.

La información sobre el Estudio estará disponible en www.grand-island.com/Broadwell-UPRR.

Los comentarios se recopilarán hasta el 24 de marzo de 2023 y deben enviarse a la siguiente dirección:

Tim Golka, P.E., City of Grand Island
100 East First Street, Grand Island, NE 68801
timg@grand-island.com | (308) 385-5455

Quienes no tengan acceso a internet pueden obtener la información en las oficinas de la Ciudad o poniéndose en contacto con la Ciudad en la siguiente dirección:

Tim Golka, P.E., City of Grand Island
100 East First Street, Grand Island, NE 68801
timg@grand-island.com | (308) 385-5455