



BIENVENIDOS

**REUNIÓN COMUNITARIA
SOBRE EL ESTUDIO DE
LA INTERSECCIÓN
FM 1626/RM 967**

REUNIÓN COMUNITARIA PRESENCIAL

Jueves, 14 de agosto de 2025

**Centro de Bienvenida de la Ciudad de Buda
303 Main St., Buda, TX 78610**

REUNIÓN COMUNITARIA VIRTUAL

Lunes, 11 de agosto –

Miércoles, 10 de Septiembre de 2025

bit.ly/FM1626-RM967

OBJETIVO DE LA REUNIÓN COMUNITARIA

- Obtener información sobre el estudio**
- Compartir sus opiniones**



¿QUÉ ES CAMPO?

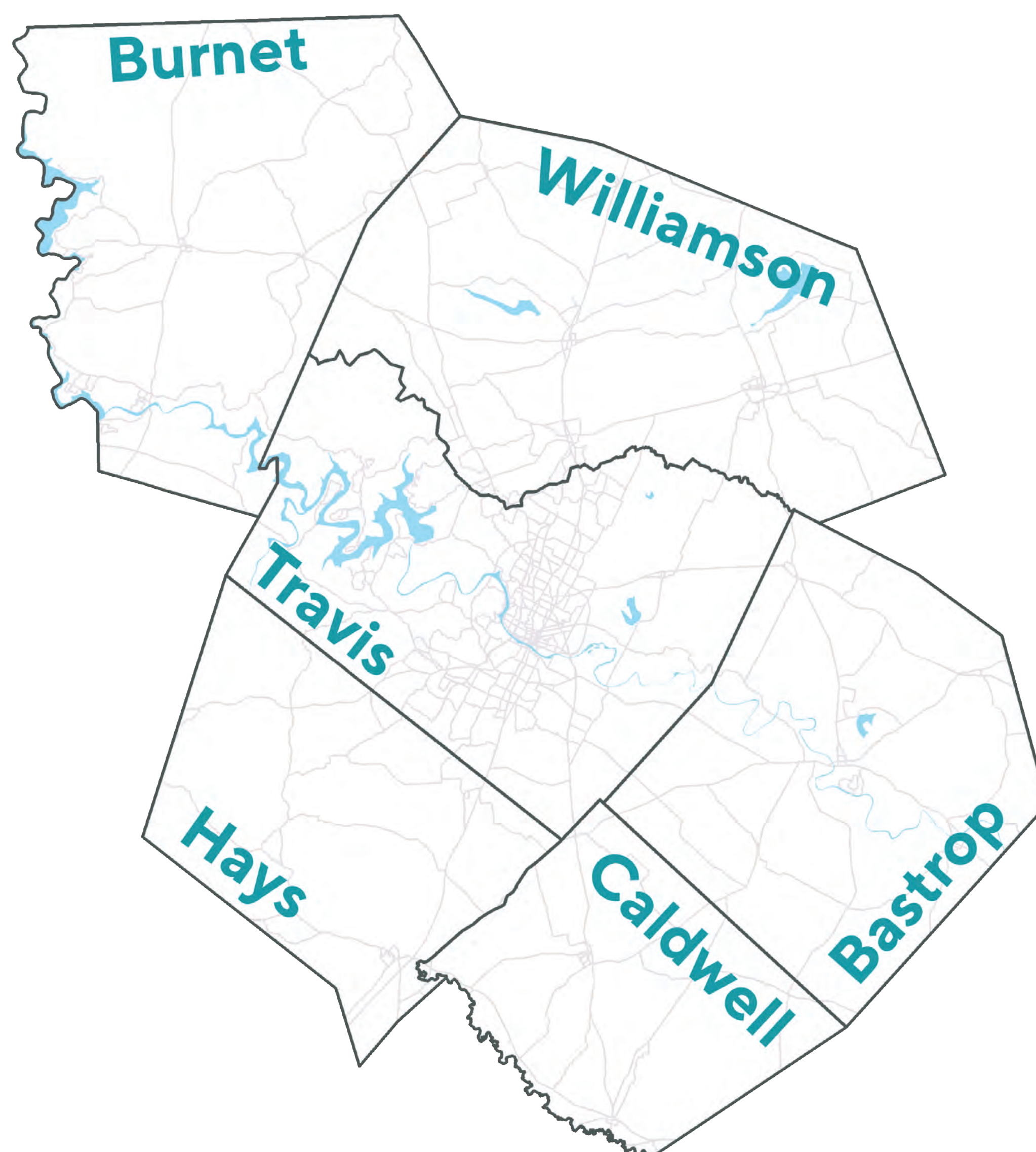
La Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (CAMPO) es la organización encargada de la toma de decisiones en transporte de la región de Austin, coordinando la planificación del transporte regional entre los condados, los gobiernos locales y las agencias de transporte. La organización está compuesta por una Junta de Política de Transporte (TPB) de 22 miembros que toma decisiones sobre las políticas de CAMPO y asigna fondos federales de transporte para la región, un Comité Asesor Técnico (TAC) de 24 miembros que proporciona conocimientos técnicos y recomendaciones para informar a la Junta de Política de Transporte, y el Director Ejecutivo, quien informa a la TPB y supervisa al personal de CAMPO.

¿QUÉ ES UN MPO?

Una organización de planificación metropolitana o MPO, es una entidad de planificación de transporte regional designada por el gobierno federal a partir de 1962. Las MPO son necesarias en áreas con una población con más de 50,000.

¿DÓNDE ES CAMPO?

CAMPO lleva a cabo esfuerzos de planificación de transporte regional en seis condados: Bastrop, Burnet, Caldwell, Hays, Travis y Williamson.





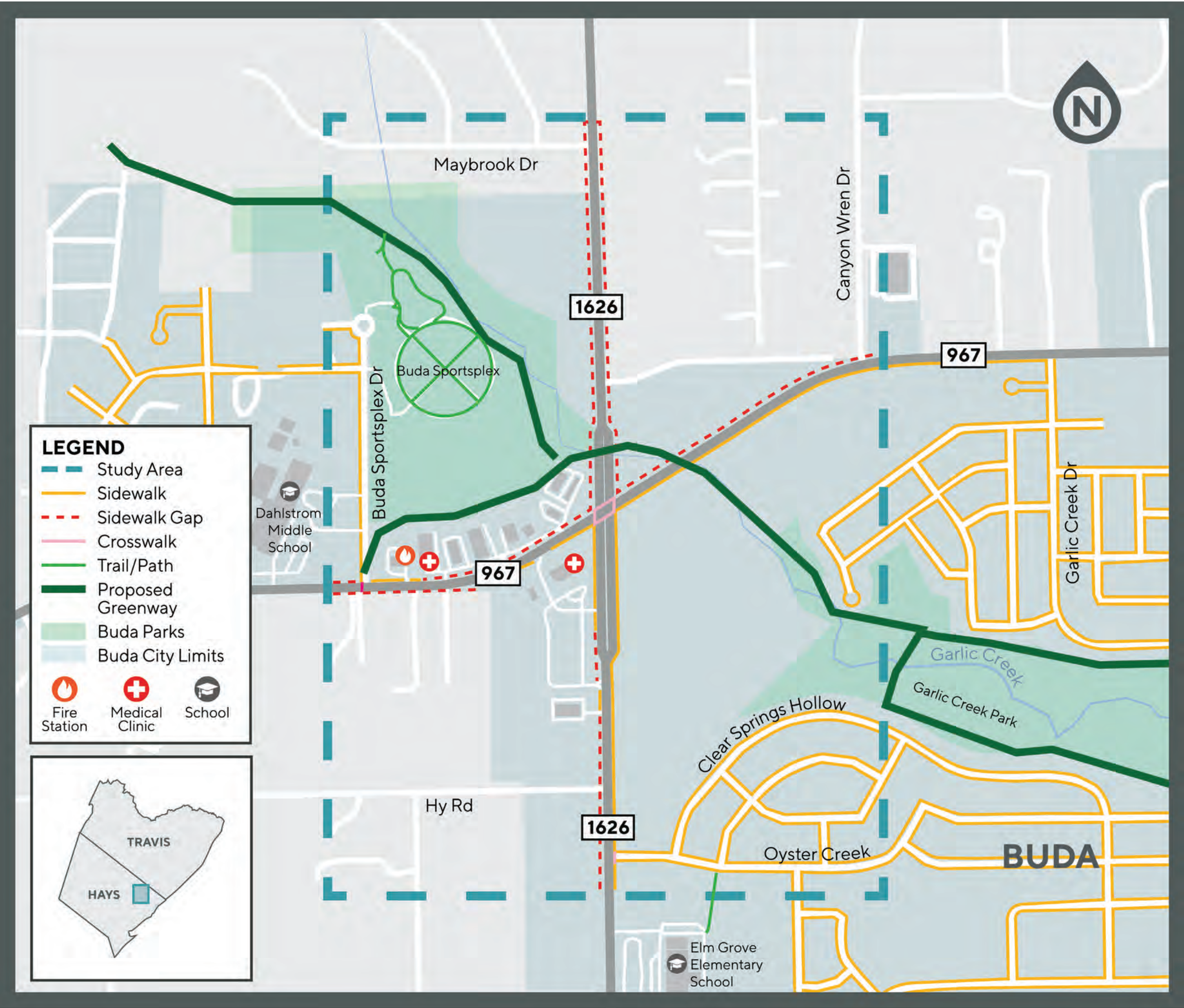
INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO

La **Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (conocida por sus siglas en inglés como CAMPO)** y la **Ciudad de Buda** están trabajando juntos para identificar, evaluar y recomendar mejoras potenciales para la Intersección **FM 1626/RM 967** en la Ciudad de Buda.

POR QUÉ ES NECESARIO EL ESTUDIO

La intersección FM 1626/RM 967 conecta dos vías esenciales para las personas que manejan al trabajo dentro del condado de Hays. La FM 1626 funciona como la ruta principal para viajar de norte a sur en la parte este del condado de Hays, paralela a la Interestatal 35, mientras que la RM 967 sirve como el corredor principal de este a oeste de la región. CAMPO y la Ciudad de Buda están llevando a cabo este estudio para identificar mejoras de seguridad y movilidad y planificar a medida que la región continúa creciendo.



LO QUE LOGRARÁ EL ESTUDIO

El Estudio de Intersección utilizará el aporte público para ayudar a CAMPO y a la Ciudad de Buda para definir más claramente e identificar opciones viables para mejoras a FM 1626/RM 967. El estudio incluirá un análisis de los volúmenes de tráfico actuales y proyectados, puntos conflictivos, características medioambientales, necesidades y preocupaciones identificadas en las aportaciones de las partes interesadas y del público y dará lugar a recomendaciones de mejoras.





METAS Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Identificar y recomendar soluciones para mejorar la seguridad

- Evaluar y tener en cuenta los datos sobre accidentes, las mejoras en las intersecciones, los desplazamientos en bicicleta y a pie y las aportaciones de la comunidad



Aumentar la movilidad y funcionalidad de la intersección

- Mejorar las operaciones de tráfico para crear una red fiable y consistente para el movimiento de personas y mercancías a través y dentro de la intersección
- Mejorar el acceso a las empresas, barrios y escuelas de los alrededores



Aumentar la circulación multimodal, las operaciones y la seguridad

- Considerar y planificar las necesidades de transporte para el uso multimodal de la intersección, incluida la mejora de las instalaciones para ciclistas, peatones y transporte público.



Desarrollar recomendaciones apoyadas por la comunidad para la intersección

- Utilizar estrategias para maximizar la participación de públicos diversos que reflejen la comunidad, incluida la participación de comunidades marginadas y de personas con conocimientos limitados de inglés
- Considerar e incorporar los comentarios de la comunidad en cada paso del proceso de desarrollo del estudio



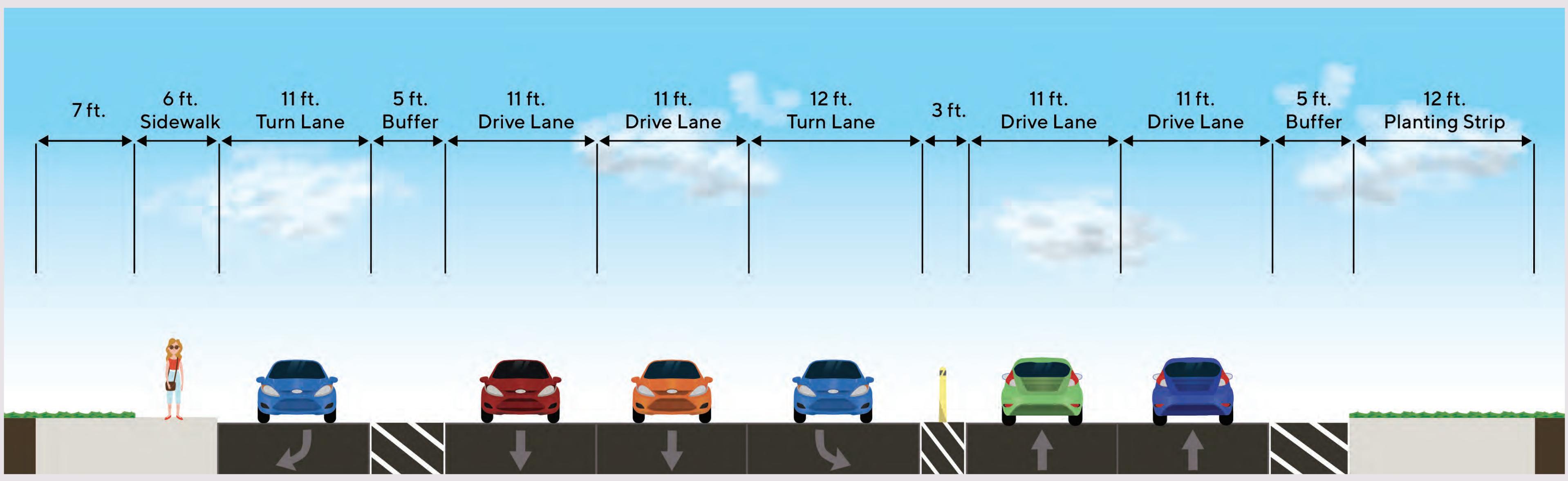


DATOS DEL TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN FM 1626/RM 967

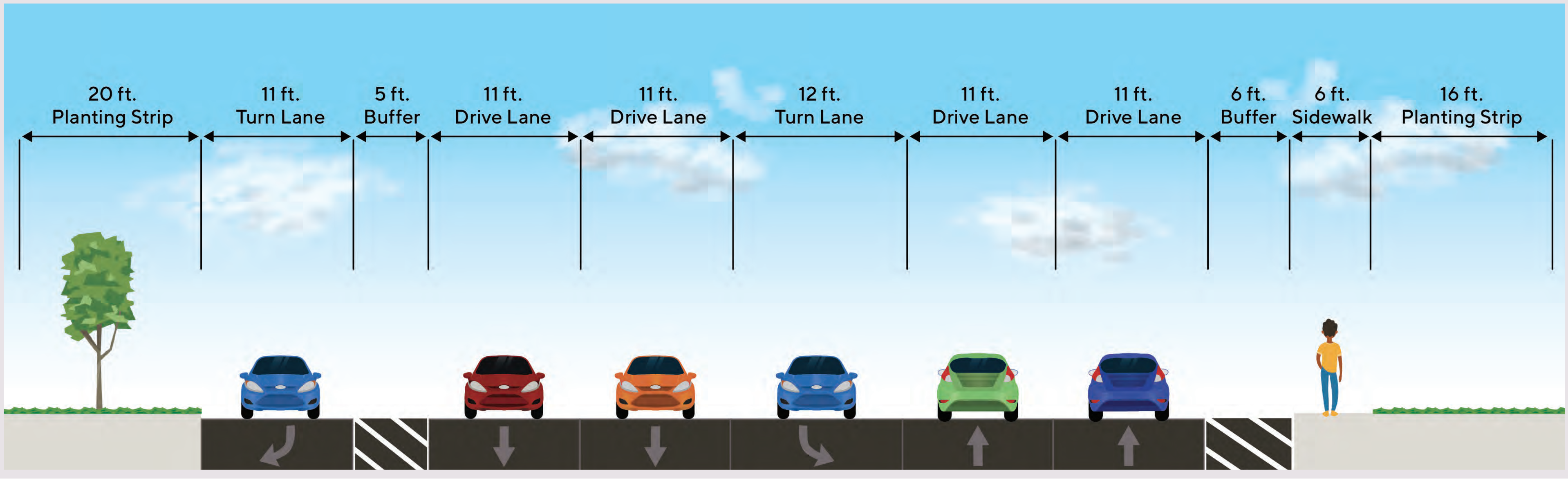
LA INTERSECCIÓN FM 1626/RM 96

- › Dos carriles en cada dirección (Norte/Sur (FM 1626) - Este/Oeste (RM 967))
- › Un carril exclusivo para giros a la izquierda y a la derecha en cada intersección
- › Aceras discontinuas y espacios mínimos para bicicletas

FM 1626 - AL NORTE DE LA INTERSECCIÓN

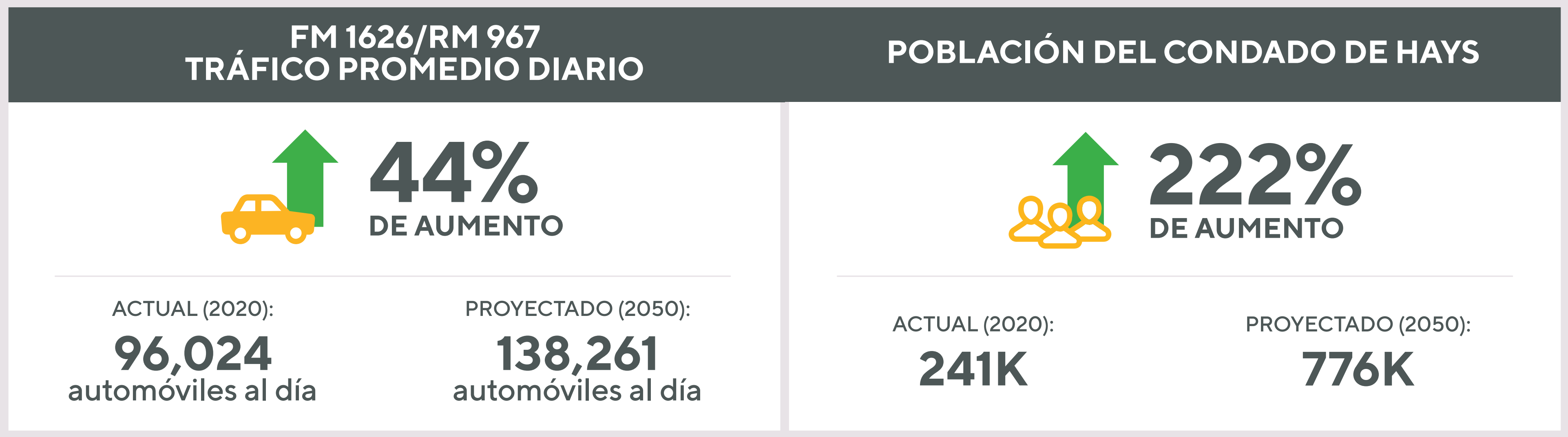


RM 967 - ESTE DE LA INTERSECCIÓN

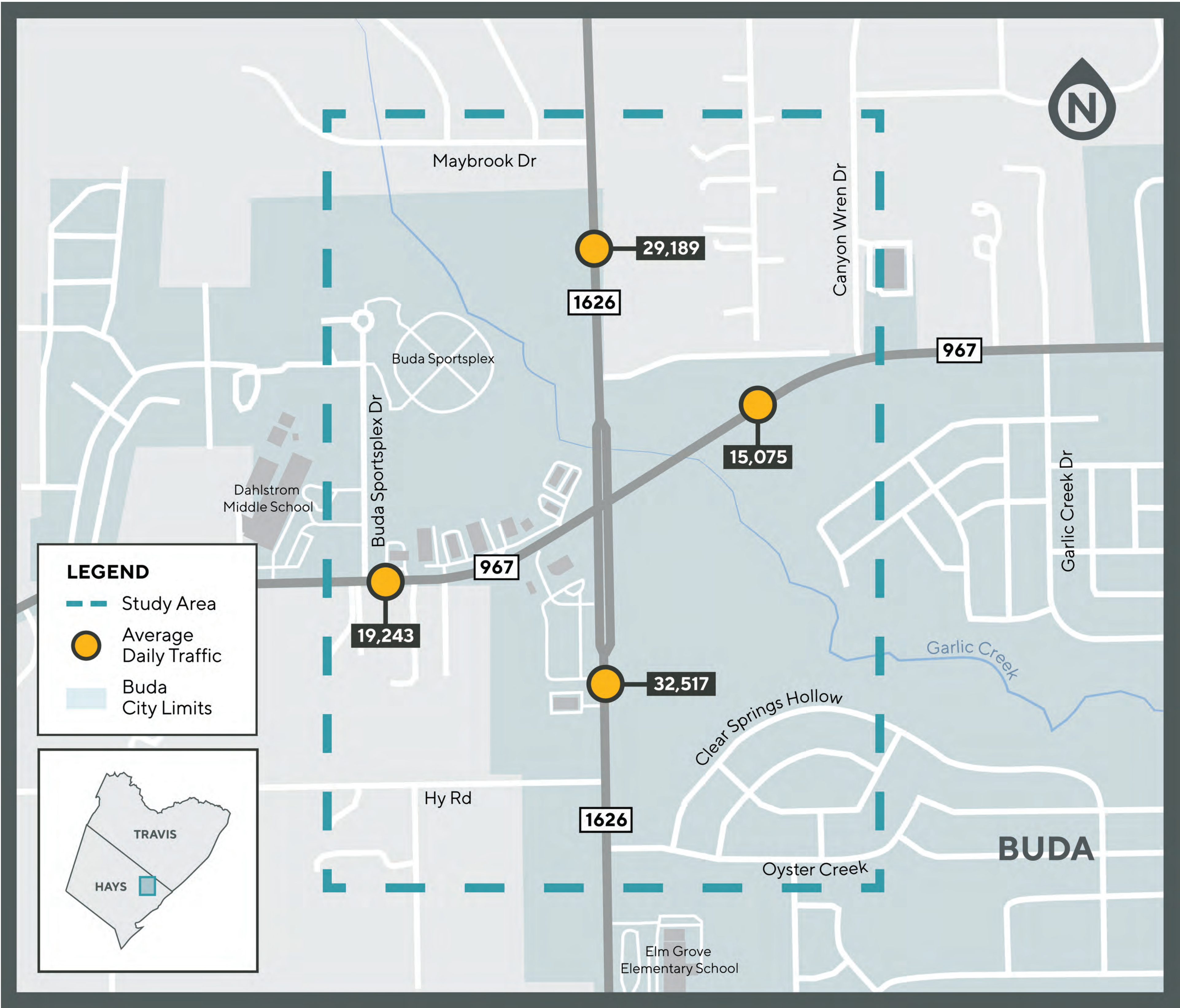




DATOS DE ACCIDENTES EN LA INTERSECCIÓN FM 1626/RM 967



Fuente: US Census Bureau, CAMPO 2050 Regional Transportation Plan data



Fuente: TxDOT Traffic Count Database System, 2023 data





CARACTERÍSTICAS DE LA FM 1626/RM 967

RESUMEN DE ACCIDENTES ENTRE 2019 Y 2024



Accidentes totales

Se reportaron **205** accidentes totales en el área del estudio entre enero de 2019 y septiembre de 2024



Localizaciones de los accidentes

El **55%** de los accidentes se cometieron en o cerca de intersecciones dentro del área de estudio



Gravedad de los accidentes

En el **82%** de las colisiones no hubo heridos y en menos del **3%** hubo heridos graves



Tipos de accidentes

27% de los choques involucraron colisiones de giro a la izquierda, con un gran número ocurriendo en o cerca de la intersección de FM 1626 y RM 967



Patrones de accidentes

En el **22%** de los accidentes, un vehículo seguía derecho mientras otro giraba a la izquierda desde la dirección contraria (uno derecho y otro izquierdo), y en otro **20%** de los accidentes, un vehículo que seguía derecho chocaba por detrás con otro que estaba parado (uno derecho y otro parado).

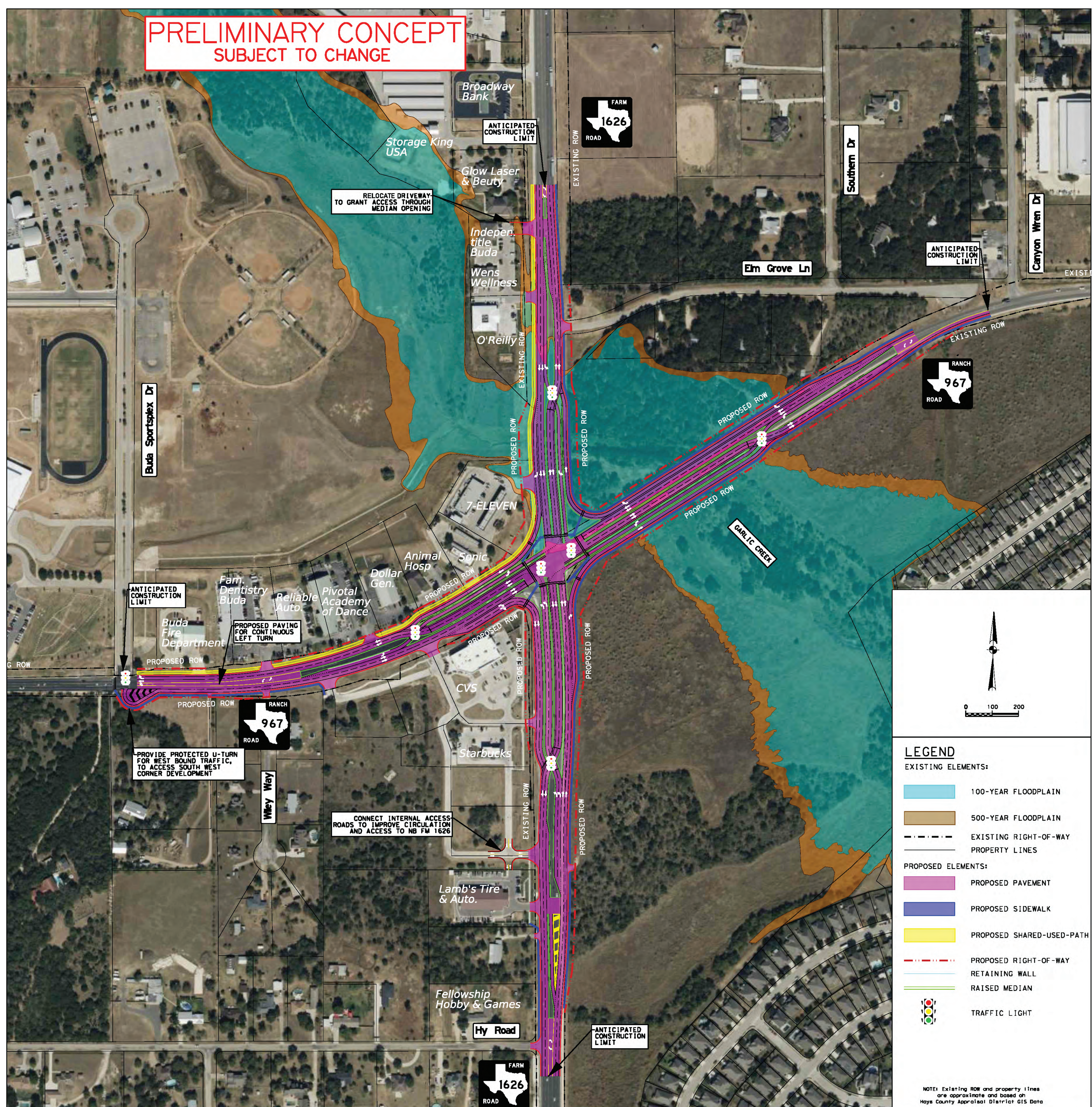
Fuente: TxDOT Crash Records Information System, 2019-2024 data



CONCEPTO DEFINITIVO RECOMENDADO PARA ESTUDIO ADICIONAL

GIRO IZQUIERDO DESVIADO EN FM 1626/RM 967

- › Comparado con la configuración actual, el concepto de intersección con giro izquierdo desviado completo reduce el retraso total en la intersección en más del 75% durante el período pico de la mañana y el período pico de la tarde (tráfico proyectado para el año 2050).
- › La intersección con giro izquierdo desviado incluye la construcción de una vía de uso compartido (para ciclistas y peatones), banquetas y cruces accesibles según la ADA en la intersección.
- › Los giros izquierdos desviados mejoran la seguridad al reducir los conflictos en la intersección principal. Las investigaciones muestran que pueden reducir los choques en más del 25% en una intersección.
- › Un giro izquierdo desviado parcial es otro concepto viable que no incluye giros izquierdos desviados sobre la RM 967.



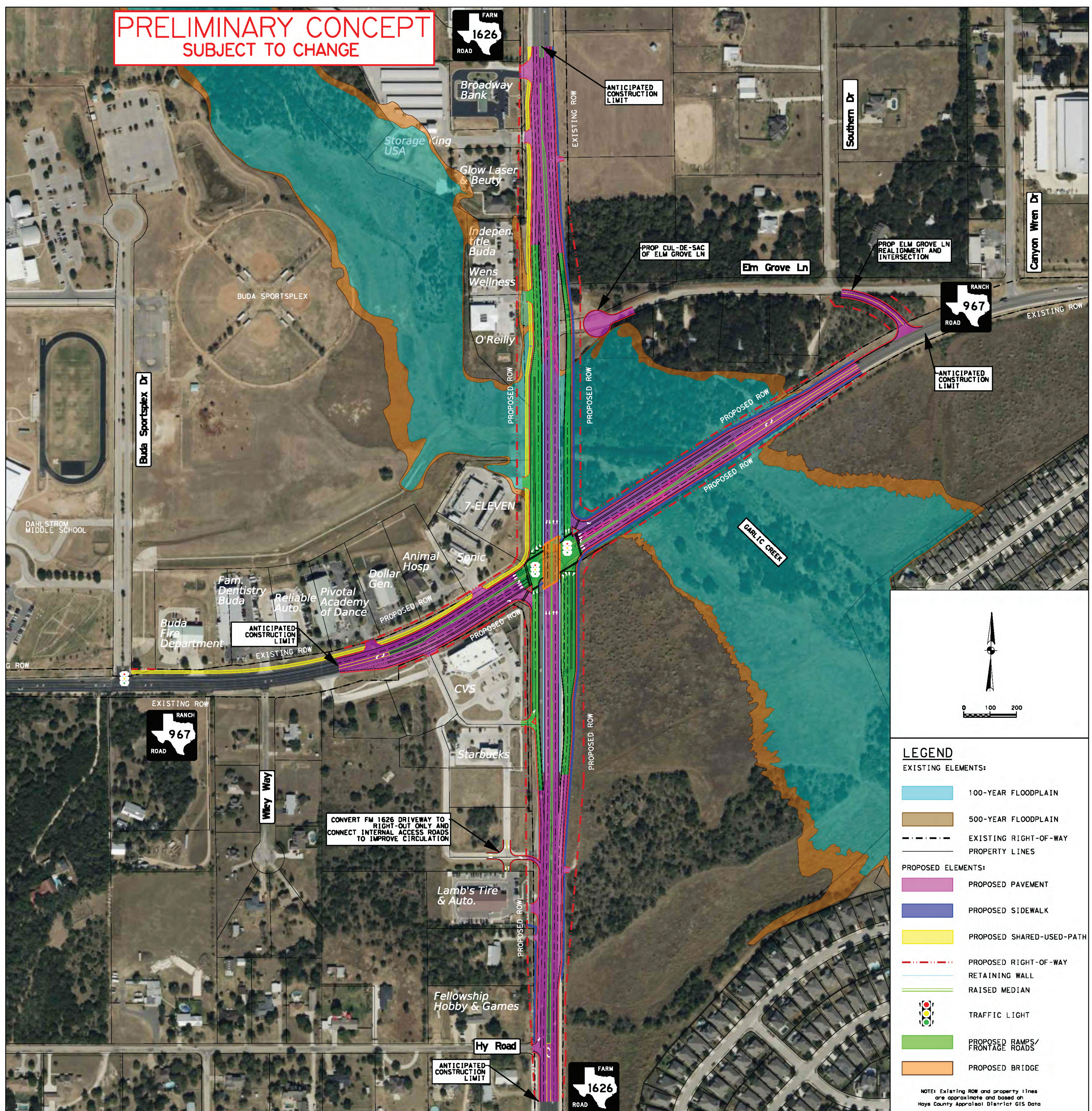
Nota: El retraso total en la intersección se calcula sumando el retraso durante la hora pico que experimentan todos los vehículos que pasan por la intersección semaforzada de RM 967 y FM 1626.



CONCEPTO DEFINITIVO RECOMENDADO PARA ESTUDIO ADICIONAL

ENTRELAZADO TIPO DIAMANTE (Paso Elevado/Subterráneo)

- ▶ Comparado con la configuración actual, el concepto de entrelazado tipo diamante reduce el retraso total en la intersección en más del 75% durante el período pico de la mañana y en más del 90% durante el período pico de la tarde (tráfico proyectado para el año 2050).
- ▶ El entrelazado tipo diamante incluye la construcción de una vía de uso compartido (para ciclistas y peatones), banquetas y cruces accesibles según la ADA en la intersección a nivel.
- ▶ El paso elevado del entrelazado tipo diamante mejora la seguridad en la intersección al eliminar el movimiento de tráfico directo de FM 1626 en la intersección con RM 967.



Nota: El retraso total en la intersección se calcula sumando el retraso durante la hora pico que experimentan todos los vehículos que pasan por la intersección semaforizada de RM 967 y FM 1626.





MATRIZ DE EVALUACIÓN FM 1626/RM 967

EVALUATION MATRIX	No Build	Conventional Traffic Signal (Improved Dual LT)	Quadrant Roadway S-W	Quadrant Roadway S-W & N-E	Partial Displaced Left Turn (on FM 1626)	Displaced Left Turn (on FM 1626 & RM 967)	Center Turn Overpass (Grade Separated)	Diamond Interchange	Diverging Diamond Interchange
Mobility									
Traffic Flow Benefit									
AM									
PM									
Safety & Multimodal Travel									
Safety Impact									
Affect on Multimodal Connection									
Economic Development & Sense of Place									
Right of Way Impact									
Property Access Impact									
Potential Environmental Impact									
Aesthetic Alignment									
Community Support									
Cost & Constructability									
Effort to Construct									
Total Project Cost									

Major improvements, minor or no impacts or costs

Good improvements, intermediate impacts or costs

Moderate improvements, moderate impacts or costs

Intermediate improvements, significant impacts or costs

Minor or no improvements, major impacts or costs

MOVILIDAD

Beneficio al Flujo Vehicular: Mide cuánto reduce la congestión y mejora el movimiento del tráfico el diseño.

SEGURIDAD Y VIAJE MULTIMODAL

Impacto en la Seguridad: Evalúa qué tan bien el diseño mejora la seguridad y reduce el riesgo de choques.

Impacto en la Conexión Multimodal: Evalúa si el diseño apoya a las personas que caminan, andan en bicicleta o utilizan ayudas de movilidad, ofreciendo instalaciones seguras y conectadas.

COSTO Y CONSTRUCTIBILIDAD

Esfuerzo de Construcción: Estima la complejidad de la construcción, los desvíos de tráfico y la duración del proyecto.

Costo Total del Proyecto: Estima cuánto costaría construir el proyecto, desde niveles bajos hasta niveles de inversión muy altos.

DESARROLLO ECONÓMICO Y SENTIDO DE PERTENENCIA

Impacto en el Derecho de Vía: Considera cuánta tierra nueva (fuera de la vía actual) sería necesaria para la construcción.

Impacto en el Acceso a Propiedades: Evalúa cómo el diseño afecta el acceso a viviendas, negocios y entradas de vehículos.

Impacto Ambiental Potencial: Evalúa los posibles efectos en áreas sensibles como zonas inundables, humedales y tierras protegidas.

Alineación Estética: Examina las oportunidades para mejorar el atractivo visual y el carácter del corredor.

Apoyo Comunitario: Refleja el nivel de apoyo o las preocupaciones del público y las partes interesadas expresadas durante el proceso de participación.





RECOMENDACIONES A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO

CORTO PLAZO (1 A 5 AÑOS)

- › TxDOT inicia el proceso de la **Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)** para las mejoras en la intersección FM 1626 / RM 967.
- › **Estudio de factibilidad** para aumentar la capacidad de la RM 967.
- › **Estudio del Plan de Vialidades de Buda** para evaluar nuevas conexiones viales que ofrezcan rutas alternativas al oeste de FM 1626.
- › Diseño, financiamiento y construcción por parte de TxDOT de **mejoras interinas en la intersección FM 1626/RM 967**, en colaboración con la ciudad de Buda.
 - › **Ampliar el carril de aproximación** para vuelta a la derecha hacia el oeste en FM 1626.
 - › **Añadir carriles dobles para vuelta a la izquierda** desde FM 1626 norte hacia RM 967 oeste.

MEDIANO PLAZO (6 A 10 AÑOS)

- › TxDOT y Buda **aseguran financiamiento** para las mejoras definitivas en la intersección y cualquier mejora vial relacionada.
- › **Adquisición de derecho de vía** y reubicación de servicios públicos.

LARGO PLAZO (MÁS DE 10 AÑOS)

- › **Construcción por parte de TxDOT de las mejoras definitivas** en FM 1626 y RM 967.
- › **Construcción por parte de Buda de cualquier mejora vial relacionada con la ciudad** (si es necesario).





FASES DE DESARROLLO DEL PROYECTO



IDENTIFICAR UNA NECESIDAD

Las necesidades se identifican a través de diversas fuentes a nivel local, estatal o federal. Este paso representa la primera oportunidad para que el público participe en un posible nuevo proyecto. TxDOT también monitorea el rendimiento del sistema de carreteras para apoyar la identificación de necesidades.

EVALUAR LA NECESIDAD *Hasta 1 año*

TxDOT realiza análisis relacionados con la seguridad, la congestión y otras necesidades. Se desarrolla un concepto inicial del proyecto y una estrategia preliminar de financiamiento.



PLANIFICACIÓN AVANZADA *1 a 2 años*

Para proyectos grandes, complejos o en nuevas ubicaciones, TxDOT realiza estudios de planificación para explorar alternativas de diseño antes de llevar a cabo análisis más detallados y costosos. La participación del público es esencial.

ESTUDIOS AMBIENTALES Y DE DISEÑO *1 a 3 años*

Muchos tipos de proyectos requieren diseño preliminar y examen de los impactos ambientales y comunitarios. Para muchos proyectos, esta etapa implica un alto nivel de participación pública.

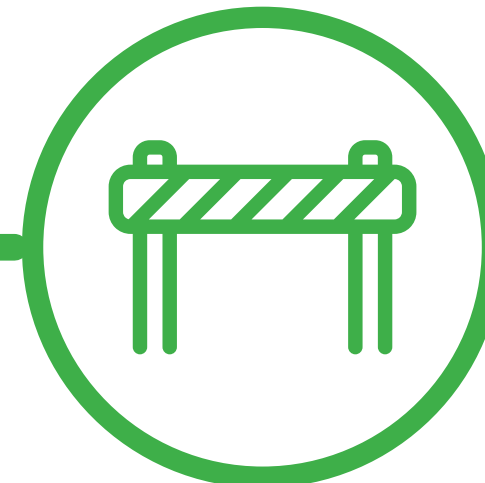


DISEÑO, DERECHO DE VÍA, SERVICIOS PÚBLICOS Y OTRA PREPARACIÓN *2 años*

En esta etapa, el proyecto está bastante bien definido y se están abordando los detalles de la construcción, incluyendo la adquisición del derecho de vía, el traslado de servicios públicos y otras preparaciones para la construcción.

1.5 a 3 años CONSTRUCCIÓN

Para avanzar hacia la construcción, un proyecto debe estar completamente diseñado y contar con todo el financiamiento identificado. La información pública sobre las actividades de construcción es fundamental para garantizar la seguridad del público y gestionar el tráfico relacionado con la obra.





EJEMPLOS DE CONCEPTOS VIABLES

SEÑAL DE TRÁFICO CONVENCIONAL



Main St y East Loop Street, Buda

GIRO A LA IZQUIERDA DESPLAZADO



Ronald Regan Blvd. y Whitestone Blvd., Cedar Park

CARRETERA DE CUADRANTE



Ruta Estatal 4 en Ruta Estatal 4 Bypass/Ross Road, Fairfield, Ohio

INTERCAMBIADOR DE DIAMANTE



Wurzbach Parkway y Thousand Oaks Drive, San Antonio

INTERCAMBIADOR DE DIAMANTE DIVERGENTE (DDI)



Slaughter Lane y La Crosse Ave., Austin

CARRIL DE GIRO CENTRAL ELEVADO



Visualización 3D proporcionada por Virginia DOT

Fuente:
www.txdot.gov
www.vdot.virginia.gov
www.nyc.gov/html/dot





Proceso y Cronograma

1

Recopilación y análisis de datos

OTOÑO 2024
INVIERNO 2025


- Análisis de la información existente sobre el tráfico y la seguridad, incluyendo el volumen de tráfico existente y proyectado, los datos de accidentes y las adaptaciones para bicicletas y peatones
- Identificación de las características y limitantes del entorno dentro del área de estudio
- Recopilación de comentarios de la comunidad sobre las mejoras preliminares de las intersecciones

2

Desarrollo de mejoras potenciales

PRIMAVERA 2025

- Uso de los comentarios y los análisis técnicos de las fases anteriores para identificar y desarrollar posibles mejoras en la intersección FM 1626/RM 967
- Establecimiento de criterios de evaluación y cuantificación de los impactos y características de cada concepto potencial de mejora
- Recopilación de comentarios de la comunidad sobre posibles conceptos de mejora, incluyendo la opción de no construir



3

Recomendación de mejoras y preparación del informe final

VERANO 2025

- Uso de los comentarios del público de las fases anteriores para refinar las posibles mejoras
- Presentación del informe final que incluya recomendaciones para mejoras, materiales del proyecto y un plan de implementación

AVISO: Las próximas fases de desarrollo del proyecto para avanzar en las recomendaciones de este estudio serán un proceso plurianual que requerirá financiación adicional. Las fases futuras incluirán la recopilación de información adicional de la comunidad y también pueden incluir la realización de estudios ambientales detallados, el diseño detallado, la adquisición del derecho de paso y la coordinación de los servicios públicos, y la construcción.





CÓMO
COMENTAR

REVISAR LOS MATERIALES
HACER PREGUNTAS
COMPARTIR SUS OPINIONES

Su aportación es una parte importante del desarrollo de este estudio, y hay varias formas de compartirla con el equipo del estudio:



Enviar comentarios por correo electrónico a
FM1626andRM967Study@gmail.com



Encuesta en línea
surveymonkey.com/r/B5XPV2Q



Envíe sus comentarios a
FM 1626 RM 967 Intersection Study c/o CD&P
PO Box 5459 Austin, TX 78763

Le invitamos a compartir su opinión en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del estudio, pero para ser incluidos en el registro de la reunión pública, los comentarios deben ser recibidos o matasellados antes del

MIÉRCOLES, 10 DE SEPTIEMBRE DE 2025

