



# DOWNTOWN 10

Desde el Bulevar Executive Center al Libramiento estatal 478 (calle Copia)

CSJ: 2.121-02-166

Condado de El Paso, Texas

## Reunión Pública Virtual (VPM, por sus siglas en inglés) #2 Preguntas Frecuentes

**Pregunta #1:** ¿Por qué las tasas de crecimiento del tráfico son más altas que el crecimiento histórico de la población en el condado de El Paso y la ciudad de El Paso?

**Contestación:** Desde el 1999, ha habido un aumento constante del tráfico en los límites del proyecto Downtown 10. El estudio del corredor Reimagine I-10 identificó una correlación entre el comercio y los volúmenes de tráfico a pesar de que, durante tiempos de recesión económica, incertidumbre comercial y, más recientemente, COVID 19, los volúmenes de tráfico disminuyen durante cortos períodos de tiempo. La diferencia entre el tráfico y la población indica que otros factores como, las actividades interestatales e internacionales, entre otros, están contribuyendo a un aumento general del tráfico. Las tasas de crecimiento del tráfico a largo plazo tienen en cuenta varios factores de crecimiento. De 2010 a 2019, los datos del censo indican que la población del condado y la ciudad ha experimentado un crecimiento anual del 0.6% y 0.5%, respectivamente. Por el contrario, el crecimiento del tráfico entre 2010 y 2019 ha experimentado un crecimiento anual de alrededor de 1.5%. Dentro del mismo período de 2010 a 2019, los cruces de camiones en dirección norte desde puerto de entrada más cercano han aumentado un 30.9% o un 3.4% anual.

Los análisis de tráfico preliminares iniciales basados en el modelo de demanda de viajes de la Organización de Planificación Metropolitana de El Paso (MPO) indican que la instalación I-10 existente no satisfará la demanda actual ni proyectada. A medida que el proyecto Downtown 10 pasa a la fase de desarrollo de Alternativa Viable, se desarrollará una evaluación detallada del tráfico para pronosticar los volúmenes de tráfico futuros en acuerdo con el Modelo de demanda de viajes de la MPO de El Paso. Este proceso está de acuerdo con el manual de diseño de la FHWA, la guía AASHTO y los estándares de TxDOT. TxDOT está buscando soluciones para la I-10 para abordar esta necesidad, incluida la capacidad adicional de las carreteras. El objetivo de TxDOT es identificar una alternativa que aborde la movilidad regional, local y multimodal, y que permita un mayor volumen de tráfico para utilizar el corredor I-10 de la manera más efectiva y eficiente posible.

**Pregunta #2:** ¿Por qué no se puede redireccionar el tráfico adicional a un desvío (bypass)?

**Contestación:** TxDOT tiene conexiones futuras existentes y planificadas al libramiento estatal 375 para aliviar la I-10. Además, el modelo de demanda de viajes de la MPO de El Paso (Destino 2045) incluye todos los proyectos de importancia regional, como una ruta alternativa conocida como Northeast Parkway o Borderland Expressway (salidas en NM 404, Anthony Gap). Sin embargo, la mayoría de los viajes de camiones en la I-10 en El Paso se originan y/o están destinados a ubicaciones adyacentes a la I-10 dentro de los límites de la ciudad y, por lo tanto, no serían atendidos de manera efectiva por una ruta de desvío.

**Pregunta #3:** ¿Cuál es el propósito y la necesidad de este proyecto? ¿Cuáles son las metas y objetivos?

**Contestación:** La declaración de Propósito y Necesidad explica por qué TxDOT propone el proyecto y proporciona una base para el desarrollo y la evaluación de alternativas del proyecto. Cada alternativa debe

*La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.*

analizarse en términos del grado en que satisfará o no el Propósito y la Necesidad del proyecto. La Necesidad del proyecto también debe incluir hechos y/o datos específicos que respalden cada problema o condición insatisfactoria identificada en la declaración de Necesidad. La declaración de Necesidad para el proyecto Downtown 10 fue identificada y refinada a través de una investigación de antecedentes, comentarios del público y análisis realizados para el Estudio de Corredor Reimagine I-10. El proyecto es necesario debido a problemas de congestión de tráfico y movilidad, preocupaciones relacionadas con el manejo de incidentes, infraestructura obsoleta, condiciones de pavimento deficientes e incumplimiento de los estándares de diseño actuales.

Las Metas y Objetivos definen la dirección conceptual de un proyecto y ayudan a desarrollar posibles soluciones. Después de la primera ronda de participación pública realizada en el 2020, TxDOT recibió comentarios solicitando que se agregue “conectividad local” al Propósito y Necesidad o Metas y Objetivos del proyecto. Por lo tanto, la “conectividad local” se agregó a las Metas y Objetivos de Downtown 10, que incluyen lo siguiente: conectividad local, regional y nacional; la minimización de posibles impactos ambientales; mejoras en las conexiones multimodales y el acceso para peatones y bicicletas; y abordar las mejoras de diseño. A medida que el equipo avanza con el proyecto, las Metas y Objetivos pueden cambiar para abordar comentarios similares.

**Vea la Estación #2 del Downtown 10 VPM #2.**

**Pregunta #4:** ¿El proyecto proporcionará una conexión entre Uptown y el centro (Downtown) de El Paso? ¿Puede el proyecto mejorar las conexiones de este a oeste y de norte a sur al mismo tiempo?

**Contestación:** Si bien el propósito del proyecto es mejorar la movilidad del corredor a lo largo de la I-10, las Metas y Objetivos del proyecto también incluyen mejorar la movilidad de norte a sur a través de la I-10. Por lo tanto, como parte del proyecto Downtown 10, TxDOT está evaluando e incorporando oportunidades para mantener y mejorar las conexiones desde Uptown y Downtown El Paso, incluidos los viajes en vehículos, bicicletas y peatones. Estos se reflejan en las alternativas viables propuestas actualmente, detalladas en la **Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2.**

**Pregunta #5:** ¿Cómo abordará el proyecto la movilidad de ciclistas y peatones?

**Contestación:** Como uno de los objetivos del proyecto, las instalaciones para bicicletas y peatones, como aceras y carriles para bicicletas, se están evaluando e incorporando a las alternativas de Downtown 10, cuando aplique. Las posibles rutas para bicicletas se evaluarían en coordinación con el Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de El Paso, el Plan MPO para Bicicletas/Multimodal disponible y los planes Bicicletas /Multimodales de TxDOT. **Vea la Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2** para obtener más detalles sobre los posibles elementos para ciclistas y peatones incluidos como parte de las alternativas viables propuestas.

**Pregunta #6:** ¿Cuál es el concepto de carril adaptativo y por qué se propone?

**Contestación:** Cualquier concepto de plaza de cubierta propuesto se desarrollará por separado de este proyecto y por entidades públicas o privadas distintas a TxDOT. Sin embargo, el proyecto Downtown 10 se desarrollará de tal manera que no predetermine o impida la futura adición de una plaza cubierta si se inicia un proyecto separado.

**Pregunta #7:** ¿Qué son los carriles gestionados y adaptables y por qué se proponen?

**Contestación:** Los carriles gestionados son carriles de carretera donde las estrategias operativas se implementan y administran de manera proactiva en respuesta al cambio de condiciones. Un carril adaptable es un carril que está diseñado para adaptarse a las demandas de tráfico multimodal y se puede ajustar en función del uso, incluido el tránsito rápido y los vehículos autónomos. Los carriles gestionados, incluidas las estrategias de carriles adaptables, son una solución alternativa que se está considerando para gestionar la congestión en el futuro. **Vea la Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2.**

**Pregunta #8:** ¿TxDOT está tomando en consideración la comunidad o los sitios culturales importantes? ¿Cómo afectará el proyecto a estos sitios?

*La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.*

**Contestación:** Si. Como parte del análisis de alternativas de Downtown 10, el proceso ambiental y el proceso de la Sección 106, se evaluaron los impactos potenciales a los recursos culturales (incluidos los sitios históricos y arqueológicos) y los recursos comunitarios (por ejemplo, museos). El potencial del proyecto para impactar estos recursos a través del proceso de la Sección 106 (y otras regulaciones) se evaluará a medida que se desarrollen y perfeccionen las alternativas. **Vea la Estación # 5 del Downtown 10 VPM # 2.**

**Pregunta #9:** ¿Cómo puedo participar en la preservación de los recursos históricos?

**Contestación:** TxDOT cumplirá con la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA), específicamente una parte de la ley llamada Sección 106. Para equilibrar las necesidades de transporte y la preservación histórica, TxDOT identificará las Partes consultoras, que suelen ser personas u organizaciones que tienen intereses creados en propiedades históricas y tienen aportes especializados que pueden compartir durante el desarrollo del proyecto. Ya se han identificado varias Partes Consultoras, y la coordinación detallada con estas entidades comenzará una vez que se identifique una alternativa preferida recomendada. **Ver Estación # 5 del Downtown 10 VPM # 2.** Si desea convertirse en un Consultor en el proyecto Downtown 10, vaya a la **Estación # 7** y deje un comentario o comuníquese con TxDOT a través del correo electrónico o teléfono provisto. También puede ponerse en contacto con TxDOT en cualquier momento visitando el sitio web del proyecto.

**Pregunta #10:** ¿Cómo abordará el proyecto Downtown 10 los impactos potenciales en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos?

**Contestación:** De acuerdo con la Orden Ejecutiva (EO) 12898 "Acciones federales para abordar la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y poblaciones de bajos ingresos", TxDOT "hará que el logro de la justicia ambiental sea parte de su misión al identificar y abordar, según corresponda, las situaciones desproporcionadamente altas y adversas los efectos sobre la salud o el medio ambiente de sus programas, políticas y actividades en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos ". Como parte del análisis de alternativas de Downtown 10 y el proceso ambiental, se evaluarán los impactos potenciales en las poblaciones de bajos ingresos, minorías y con dominio limitado del inglés (LEP). Además, también se evaluará el potencial del proyecto para afectar las características de la comunidad, los vecindarios y la cohesión de la comunidad. Los impactos a estos recursos se evitarán y minimizarán en la medida que sea posible.

**Pregunta #11:** ¿El proyecto requiere derecho de paso de mi propiedad?

**Contestación:** Como se describe en la Reunión Pública # 2, las alternativas aún están en desarrollo para el proyecto Downtown 10 y estas alternativas reflejan diferentes necesidades potenciales de derecho de paso. A medida que estas alternativas se evalúen y perfeccionen más, las posibles huellas de los derechos de paso se ajustarán en consecuencia. El diseño de las alternativas preferidas recomendadas deberá someterse a evaluaciones preliminares de ingeniería, análisis ambiental y participación pública adicional antes de que se inicien las negociaciones sobre el derecho de paso con los propietarios.

**Pregunta #12:** ¿Cuál es el costo estimado del proyecto y cuál es la fuente de financiamiento?

**Contestación:** Actualmente, TxDOT está estimando el costo de construcción ÚNICAMENTE (el derecho de paso o el diseño de ingeniería no se han determinado y no están incluidos), para el proyecto Downtown 10 en aproximadamente \$ 750.5 millones. Sin embargo, a medida que se desarrolle el proyecto Downtown 10 y se perfeccionen las alternativas, es probable que esta estimación cambie. Se desconocen las fuentes de financiamiento; sin embargo, se considerarán las fuentes federales, estatales y/o locales. TxDOT también trabajará con la MPO de El Paso para avanzar en este proyecto y otros con el fin de priorizar el financiamiento.

**Pregunta #13:** ¿Cuál es el cronograma para este proyecto y cuándo se espera la alternativa final?

**Contestación:** Se anticipa que el diseño esquemático y el desarrollo del proyecto ambiental se completarán a finales del 2023. Una vez que se reciba una decisión de la NEPA, se anticipan las fases de diseño detallado y derecho de paso hasta mediados de 2025. Por último, se prevé el alquiler previsto para la construcción a

*La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.*

mediados o finales de 2025 (sujeto a cambios). El cronograma de este proyecto incluye varias oportunidades para que el público comente sobre las alternativas propuestas, incluida esta reunión pública ya través del sitio web del proyecto. Tenga en cuenta que la alternativa No-Build también se analizará durante todo el proceso, de conformidad con la NEPA. **Vea la Estación # 6 del Downtown10 VPM # 2.**

**Pregunta #14:** ¿Cuál es la diferencia entre el Grupo de Trabajo, el Comité Directivo y los otros tipos de reuniones del proyecto?

**Contestación:** Las estrategias de participación pública para este proyecto incluyen reuniones individuales, talleres, reuniones del comité directivo, reuniones del grupo de trabajo, reuniones públicas y una audiencia pública formal. También estamos iniciando el proceso de la Sección 106 mediante la identificación de las partes consultoras como se describe aquí en la **Pregunta # 9.**

Las definiciones de grupos individuales son las siguientes:

- Se llevarán a cabo reuniones individuales (one-on-one), según sea necesario, a lo largo del curso del proyecto e incluirán partes interesadas individuales, miembros del público, asociaciones de vecinos, grupos de personas con preocupaciones comunes o funcionarios electos.
- El Comité Directivo está compuesto por funcionarios electos y representantes de agencias y entidades que tienen jurisdicción localizada dentro de los límites del proyecto y brindan dirección en la identificación de las necesidades específicas de transporte del área del proyecto.
- El Grupo de Trabajo incluye representantes de agencias, funcionarios públicos y miembros del público que pueden brindar información sobre el área del proyecto.

**Pregunta #15:** ¿Cómo puedo comentar sobre el proyecto propuesto?

**Contestación:** Se solicitan comentarios por escrito del público sobre el proyecto propuesto y se pueden enviar por correo a la Oficina de Distrito de TxDOT El Paso, Attn: Downtown 10, 13301 Gateway West, El Paso, Texas 79928-5410. Los comentarios electrónicos también se pueden enviar por correo electrónico a [Downtown10@txdot.gov](mailto:Downtown10@txdot.gov) o a través de la Reunión Pública Virtual # 2. Además, se puede proporcionar un comentario verbal llamando al (915) 209-0027. Para ser incluidos como parte del registro oficial de esta reunión pública, los comentarios deben recibirse antes del martes 16 de marzo de 2021 a las 11:59 p.m. (MST). **Vea la Estación # 7 del Downtown 10 VPM # 2.**

*La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.*