

Downtown 10 Reunión Pública Virtual #2

24 de febrero hasta el 16 de marzo de 2021

Libreto de la sala Virtual

Estación 1: Registro

Como navegar la sala virtual:

Bienvenidos. Mi nombre es Gilysa y los estaré guiando por esta sala virtual.

Esta es la estación 1, la estación de inicio de registro. En primer lugar, si no se siente cómodo con este formato o si tiene algún problema accediendo esta sala, presione el botón de "Help" a continuación. Hay un número de teléfono al que puede llamar para obtener ayuda para acceder a la sala y los materiales. Entonces, al entrar a la sala, verá una mesa y dos diapositivas. Debajo de cada diapositiva hay dos botones. Si hace clic en el botón de la izquierda que parece un ojo, se acercará a ese elemento para que pueda verlo mejor. Esto funcionará para cualquier diapositiva, folleto o exhibición en la sala. Una vez que haya terminado de revisarlo, simplemente haga clic en la "X" en la esquina superior derecha de la ventana para cerrarla. El siguiente botón a la derecha es una flecha hacia abajo. Si hace clic en este botón, puede descargar este elemento a su computadora o dispositivo personal. Nuevamente, esto se aplica a cualquier exhibición o formulario en nuestra sala. Una vez que descargue el elemento, puede imprimirlo o guardarlo.

Ahora echemos un vistazo a la mesa. Como se mencionó anteriormente, esta es la estación 1: la estación de registro. El papel del extremo izquierdo sobre la mesa es una hoja de registro virtual. Haga clic en el botón del lápiz para abrir la hoja de registro. Animamos a todos los participantes a que se registren. El segundo papel a la derecha es un folleto que proporciona respuestas a las preguntas frecuentes, que son preguntas y temas comunes que hemos escuchado a lo largo del proyecto hasta la fecha. Haga clic en el icono de la flecha hacia abajo para descargar las preguntas frecuentes.

Moviéndose a la esquina superior derecha de su pantalla, debería ver un mapa de ubicación de la sala. Si no ve un mapa rectangular, haga clic en el botón de mapa en la esquina superior derecha. El sombreado de color amarillo indica en qué estación se encuentra. Puede hacer clic en el número de estación en cualquiera de las estaciones para saltar a esa estación. Esto lo seguirá a medida que se mueva por la sala. En la esquina superior izquierda de la pantalla hay un botón de "Bienvenida" con una flecha apuntando hacia abajo. Haga clic en este botón para proporcionar los diferentes números de estación y lo que incluyen. A continuación, mire la parte inferior de la pantalla. Hay varios botones que le ayudarán a navegar por la sala y obtener más información. El botón del extremo izquierdo es una "i"; esto le dará instrucciones similares sobre cómo navegar por la sala. Si hace clic en el segundo botón, que es un símbolo de ubicación, lo llevará a un mapa del área general del proyecto. El siguiente botón es un signo "+" que le permite acercarse a la estación y el botón final es un signo "-" que le permite alejarse. Como se mencionó anteriormente, hemos incluido un botón de HELP en el que puede hacer clic en cualquier momento. También hemos incluido un botón COMENTARIO en la parte inferior derecha de cada estación. Haga clic en este botón para dejar un comentario. Finalmente, justo encima de esta fila de botones hay un botón de "reproducir" y/o "pausar" que le

permitirá reproducir o pausar los puntos de conversación de cada estación. Puede pausar y reproducir tantas veces como desee, y puede volver a visitar cualquier estación tantas veces como desee. Para ir a la siguiente estación o volver a visitar la última estación, haga clic en los botones de flecha a los bordes derecho e izquierdo de la pantalla.

¡Ahora comencemos! Hay seis estaciones adicionales en la sala. Esta es la estación 1. Si piensa en la habitación como un reloj, las estaciones están orientadas en el sentido de las agujas del reloj y la estación 1 está a las 6 en punto. De especial interés es nuestra última estación, la Estación 7. Una vez que haya escuchado todos los puntos de conversación y haya mirado las diapositivas y gráficas en cada estación, nos gustaría que comentara sobre lo que ha visto.

Para ir a la siguiente estación, busque la flecha azul intermitente, haga clic en la flecha en el lado derecho de la pantalla para ir a la siguiente estación, haga clic en la flecha en el lado izquierdo de la pantalla para ir a la estación anterior o suba al mapa en la esquina superior derecha de la pantalla y haga clic en cualquier estación para ir a esa estación.

Estacion 2: Resumen del Proyecto

Bienvenido a la estación 2, que brinda información de antecedentes sobre el proyecto Downtown 10. Hay tres diapositivas y un video en esta estación.

Haga clic en la primera diapositiva en el extremo izquierdo para ver una descripción general del proyecto. La segunda diapositiva de la izquierda proporciona el propósito y la necesidad del proyecto propuesto. La tercera diapositiva revisa las metas y objetivos del proyecto. La pantalla de televisión en el extremo derecho proporciona un video que resume los comentarios de la reunión pública y cómo TxDOT está incorporando estos comentarios en el proceso de diseño. El video se puede pausar, rebobinar y adelantar rápidamente en cualquier momento. Una vez que termine de observar los elementos de la sala, continúe con la estación 3.

(Diapositiva S2 B1)

El proyecto propuesto Downtown 10 recorre aproximadamente 5.6 millas de largo e incluye la I-10 desde el bulevar Executive Center hasta el libramiento estatal 478 / calle Copia. Los estudios anteriores que se han realizado en el área son el estudio Reimagine Corridor y el estudio Mesa. Algunas estadísticas sobre el corredor son:

- En 2018, alrededor de 200,000 vehículos por día utilizaron el corredor,
 - La velocidad promedio de viaje en las horas pico en 2019 fue de 33 mph,
 - El aumento promedio en el tráfico desde 1999 es aproximadamente del 34 por ciento, y el aumento en el crecimiento de las exportaciones ha sido del 163 por ciento desde 2010.
- Haga clic en la “x” en la esquina superior derecha de esta ventana para salir y pasar a la siguiente diapositiva.

(Diapositiva S2 B2)

La necesidad del Downtown 10 se identificó y perfeccionó a través del proceso Reimagine I-10 Corridor Study, que incluyó aportes de los grupos de trabajo del proyecto y del público. Los aportes de estas entidades, combinados con la investigación de antecedentes, ayudaron a definir una

evaluación preliminar de la necesidad del proyecto propuesto, las cuales se han identificado como problemas de congestión del tráfico y movilidad, preocupaciones en torno al manejo de incidentes y falta de cumplimiento de los estándares de diseño actuales. Como se mencionó en la diapositiva anterior, los volúmenes de tráfico a lo largo de la I-10 han crecido hasta un 34% desde 1999 y las exportaciones a México han crecido un 162% desde 2010. Las actividades internacionales y el comercio interestatal parecen ser contribuyentes clave al crecimiento a lo largo de la I-10. Al proporcionar una solución de transporte a largo plazo para la ciudad de El Paso, el condado de El Paso y la región, el propósito del proyecto propuesto es mejorar la movilidad y el manejo de la congestión a largo plazo, reducir los puntos de conflicto y mejorar el manejo de incidentes, y traer la facilidad hasta los estándares de diseño actuales.

(Diapositiva S2 B3)

Los objetivos definen la dirección conceptual de un proyecto y ayudan a desarrollar posibles soluciones conceptuales. Las metas y objetivos actuales para Downtown 10 se centran en 4 áreas principales. El número 1 es la movilidad, que incluye el aumento de la capacidad y el número 2 es el medio ambiente, que incluye minimizar los impactos potenciales a las residencias, empresas, comunidades y recursos naturales y humanos. El número 3 es multimodal, que incluye una mayor accesibilidad para peatones, peatones y bicicletas, así como movilidad en automóviles, transporte público y carga. Por último, está el diseño, que incluye un cumplimiento de los requisitos de diseño actuales, teniendo en cuenta los costos de construcción. Sobre estos objetivos está la tecnología, ya que buscamos hacer que el corredor sea más compatible con las tecnologías actuales y emergentes, como la comunicación mejorada con el conductor, la conectividad de banda ancha / 5G y la electrificación.

(Video)

(Diapositiva 1)

La reunión pública número 1 se llevó a cabo del 25 de junio al 15 de julio de 2020. Más de 1,200 personas asistieron a la reunión pública virtual y se enviaron más de 130 comentarios. TxDOT consideró todos los comentarios mientras desarrollaba nuevas alternativas conceptuales. A medida que esas alternativas se llevaron a cabo mediante una evaluación de si eran viables y cumplían con el propósito y la necesidad del proyecto, una consideración importante era si abordaban la preocupación pública. Además, a medida que se realicen alternativas viables, varias de estas preocupaciones públicas primarias se considerarán e incorporarán en el diseño del proyecto cuando sea posible. Los comentarios se categorizaron en temas que se relacionan con las metas y objetivos iniciales. Algunos de los comentarios recibidos incluyeron múltiples temas, por lo que esta presentación de diapositivas cuenta más que el total de comentarios recibidos.

(Diapositiva 2)

En las diapositivas actuales y siguientes, los comentarios relacionados con cada una de las metas y objetivos individuales se muestran junto con los ajustes o las nuevas soluciones que se desarrollaron como parte de las alternativas propuestas.

Para el tema de la movilidad, los comentarios de la reunión pública contenían 158 referencias a mejorar la conectividad y aliviar la creciente congestión del tráfico.

(Diapositiva 3)

Los comentarios hicieron referencia al objetivo de minimizar los impactos al medio ambiente humano y natural 213 veces. Aunque se hicieron varios ajustes a las alternativas propuestas que verá en esta reunión pública, se realizará trabajo adicional en la siguiente fase del proyecto para continuar abordando los comentarios. Como se mencionó en la estación 1, este proyecto sigue el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental o NEPA en cada fase del proyecto. Como recordatorio, los comentarios se categorizaron en temas que se relacionan con las metas y objetivos iniciales. Algunos de los comentarios recibidos incluyeron múltiples temas, por lo que esta diapositiva muestra recuentos más altos que el total de comentarios recibidos.

(Diapositiva 4)

Los comentarios relacionados con la mejora de las conexiones multimodales llevaron a ajustes para los peatones, las bicicletas, así como el tránsito y la carga. Las alternativas que verá en las próximas estaciones incluyen conexiones para bicicletas y peatones en toda el área del proyecto, con carriles para bicicletas separados para las conexiones a downtown. Como recordatorio, el video se puede pausar, rebobinar y adelantar en cualquier momento.

(Diapositiva 5)

El tema de Diseño se relaciona con las condiciones del pavimento, el diseño de nuevas carreteras o estructuras, los requisitos de diseño y el costo de construcción y mantenimiento. Las alternativas viables que se presentan en la reunión de hoy incluyen distintas configuraciones de carreteras para cumplir con los estándares de diseño de TxDOT y al mismo tiempo abordar los comentarios recibidos.

Estación 3: Video de Alternativas de Análisis

La estación 3 es una descripción general del proceso de análisis de alternativas y cómo se seleccionaron los conceptos hasta las tres alternativas viables que verá en la estación 4. Haga clic en la pantalla del televisor para conocer el proceso de análisis de alternativas.

(Video)

(Diapositiva 1)

El proyecto Downtown 10 se inició en el 2019 con la identificación de 18 alternativas iniciales a evaluar. Las siguientes diapositivas explicarán el proceso de evaluación.

(Diapositiva 2)

El proceso de evaluación de alternativas es un componente clave para el cumplimiento de la Ley de Política Ambiental Nacional o NEPA. Comenzando con el estudio Reimagine I-10 Corridor Study, a través del refinamiento de alternativas conceptuales como parte del proyecto Downtown 10, la identificación de alternativas viables y la eventual selección de la alternativa preferida recomendada, TxDOT evalúa alternativas en cada Nivel del proceso NEPA utilizando criterios de

restricción ambiental y de ingeniería. Estos incluyen consideraciones de movilidad, diseño, multimodales y ambientales, que incluyen posibles impactos en el derecho de paso.

Actualmente estamos en el Nivel 3 del proceso NEPA, evaluando alternativas viables. Consulte la Estación 5 para obtener más información sobre los estudios ambientales detallados que se realizarán una vez que se identifique una alternativa preferida recomendada en el Nivel 5.

(Diapositiva 3)

A través de la primera fase de análisis, las 18 alternativas iniciales se redujeron a 9 alternativas conceptuales. Estas alternativas conceptuales ahora se están examinando hasta llegar a las 4 alternativas viables recomendadas para recibir comentarios públicos adicionales y continuar evaluando. Estas alternativas viables también incluyen la alternativa No-Construcción. Como se mencionó en la estación 1, este proyecto sigue el proceso de la NEPA y, como parte de ese proceso, el escenario No-Construcción, o no hacer nada, también debe ser analizado en cada fase del proyecto. Después de esta reunión pública, se estudiarán más las alternativas viables y se recopilarán datos adicionales para seleccionar la alternativa preferida recomendada. Los comentarios del público y de las partes interesadas se reciben, revisan y consideran como parte del proceso de selección en cada paso.

(Diapositiva 4)

Los criterios de evaluación preliminar se categorizan en relación con las metas y objetivos iniciales del proyecto. Para el proyecto Downtown 10, cada categoría tiene el mismo peso que las otras categorías. Hay varios elementos en cada categoría que se deben considerar al identificar la puntuación para cada categoría.

El equipo del proyecto está estudiando las alternativas para determinar qué tan bien cumplen con los criterios, en relación con otras alternativas y el No-Construcción.

Los criterios de evaluación relacionados con la movilidad incluyen evaluar el nivel de servicio de la carretera, o la capacidad de abordar la congestión prevista., El índice de tiempo de viaje que destaca la eficiencia de viaje de una alternativa, así como la gestión de incidentes que refleja la capacidad de responder a emergencias o accidentes en el corredor.

Los criterios de evaluación multimodal incluyen qué tan bien el diseño se adapta al transporte para quienes no viajan en automóvil. Los peatones, ciclistas, usuarios de tránsito y tráfico de carga se consideran durante el proceso de evaluación.

Los criterios de evaluación ambiental incluyen las limitaciones ambientales identificadas y los impactos ambientales potenciales cuantificados en la medida de lo posible para cada alternativa. Esto incluye la identificación de impactos potenciales al medio ambiente humano y natural, tales como impactos a recursos históricos, impactos a sitios de materiales peligrosos potenciales, impactos a poblaciones minoritarias y de bajos ingresos e impactos a propietarios adyacentes, entre otros. Para ver el mapa de restricciones ambientales, descargue los materiales de la reunión en la última estación de esta sala de reuniones pública.

Los criterios de evaluación relacionados con el diseño incluyen las condiciones del pavimento, los requisitos de diseño actualizados, la complejidad y el mantenimiento de la construcción, así como el costo relacionado con la construcción de la nueva carretera.

(Diapositiva 5)

Las 9 alternativas conceptuales se evaluaron utilizando varias medidas para cada criterio. Todas las 9 alternativas conceptuales se examinaron al mismo nivel. Luego fueron clasificados por su puntaje general. En este momento, se proponen las 3 alternativas conceptuales principales y No-Construcción para pasar a la siguiente fase de selección. Siéntase libre de pausar el video aquí para revisar la matriz de evaluación y cómo se clasificó cada alternativa.

(Diapositiva 6)

El escenario No-Construcción ocupó el noveno lugar de las 9 alternativas generales porque tiene una puntuación baja en las categorías de movilidad, multimodal y diseño. Sin embargo, la alternativa de No-Construcción se trasladará a la siguiente fase de selección según lo requiera la NEPA para utilizarla como base para evaluar los posibles impactos ambientales.

(Diapositiva 7)

No se recomienda la alternativa A para una evaluación adicional. Aunque no se necesita ningún derecho de paso adicional, la rehabilitación de la carretera existente no proporciona la movilidad adicional y las mejoras multimodales deseadas para el proyecto. Además, el mantenimiento continuo requerido para esta alternativa no es deseable.

(Diapositiva 8)

La alternativa B consiste en reconstruir la carretera tal cual. No se recomienda para una evaluación adicional debido en parte a su capacidad limitada para abordar problemas operativos y de capacidad con las configuraciones de rampas y carriles existentes. Además, la alternativa no ofrece opciones para un viaje confiable y no proporciona alojamiento continuo para ciclistas y peatones.

(Diapositiva 9)

La alternativa C ocupa el puesto 6 de 9 y no se recomienda seguir adelante. Esta alternativa tiene un puntaje bajo en movilidad ya que no atiende la demanda en el corredor. Además, el mantenimiento continuo requerido para esta alternativa no es deseable.

(Diapositiva 10)

La alternativa D ocupa el puesto 3 de 9 alternativas y se recomienda para una evaluación adicional ya que aborda la mayoría de los criterios de puntuación. Se proporcionará información adicional para la alternativa D en las próximas estaciones.

(Diapositiva 11)

La alternativa E no se recomienda para una evaluación adicional y ocupa el puesto 7 de 9 alternativas. Esta alternativa agrega un carril de uso general, pero no proporciona una conectividad mejorada para ciclistas y peatones.

(Diapositiva 12)

La alternativa F ocupa el puesto 5 de 9 y no se recomienda para una evaluación adicional. La alternativa incluye un túnel debajo de downtown. Aunque un túnel puede permitir una mejor conectividad para bicicletas y peatones (a nivel del suelo), existen compromisos de mantenimiento a largo plazo y costos significativos en un túnel. Además, aunque no se ilustra, la Alternativa F requeriría una gran cantidad de derecho de paso en cada extremo para la entrada y salida del túnel.

(Diapositiva 13)

Se recomienda la Alternativa G para una evaluación adicional y ocupa el puesto 2 de 9 y generalmente cumple con los criterios de evaluación. Hay mejoras significativas en la conectividad multimodal entre otros atributos. Se proporcionará información adicional para la alternativa G en la próxima estación.

(Diapositiva 14)

La alternativa H ocupa el primer lugar entre las 9 alternativas conceptuales, ya que cumple los criterios de evaluación mejor que las otras alternativas. Se proporcionará información adicional para la alternativa H en la próxima estación.

Estación 4: Alternativas Viables

La estación 4 incluye un televisor y una mesa y proporciona una descripción general de las alternativas viables recomendadas. Haga clic en el televisor para obtener una descripción general de las características de las tres alternativas viables. El video se puede pausar, rebobinar y adelantar en cualquier momento.

Sobre la mesa hay dos elementos. A la izquierda hay un folleto que proporciona una descripción general sobre cómo comentar utilizando el mapa de comentarios interactivo. Haga clic en la pantalla de la derecha para ingresar al mapa interactivo de comentarios. En el mapa interactivo podrá ver cada alternativa de cerca y brindar comentarios, ideas y sugerencias sobre cada alternativa. *Una vez en el sitio, haga clic en "Proceed as Guest". Verá un mapa interactivo a la izquierda y una pestaña para cada alternativa. Puede hacer clic en cada alternativa para acercarse y hacer clic en el mapa para ver ubicaciones, calles y los comentarios de otros participantes. Para dejar su propio comentario, haga clic en "Submit Comment" en el lado derecho en dorado. Complete el formulario y, una vez que haya terminado, haga clic en "Report". Siéntase libre de explorar el mapa y los comentarios a su conveniencia, tenga en cuenta que el Período de comentarios finaliza el 16 de marzo de 2021 a la medianoche. Gracias por su comentario.*

Si hace clic en el botón de flecha a la derecha, puede descargar un pdf de las tres alternativas viables. Tenga en cuenta que el archivo es bastante grande y puede llevar algún tiempo descargarlo, dependiendo de su servicio de Internet.

(VIDEO)

(Diapositiva 1)

Al revisar estas tres alternativas de construcción, tenga en cuenta las características clave que cree que abordan ciertos problemas a lo largo del corredor. Si bien es posible que una característica no

aparezca en una de las alternativas, estas características posiblemente podrían utilizarse para cualquiera de las tres alternativas de construcción.

(Diapositiva 2)

La Alternativa D, que ocupó el tercer lugar de las 9 alternativas conceptuales identificadas, ha sido recomendada para una evaluación adicional, ya que obtuvo una buena puntuación en las 4 categorías de criterios de evaluación.

A medida que se perfeccionó aún más la Alternativa D, se identificaron 12 desplazamientos potenciales y es posible que se necesiten hasta 19.8 acres de derecho de paso, lo que incluye 16.6 acres del ferrocarril y 3.2 acres de derecho de paso no ferroviario.

Los impactos detallados del derecho de paso se perfeccionarán aún más mediante la identificación de una alternativa preferida recomendada.

(Diapositiva 3)

Las mejoras al oeste de downtown incluyen

- Utilizar la calle Prospect como puente peatonal para permitir que los peatones y ciclistas crucen de forma segura la I-10.
- Avenida Wyoming, que actuaría como la vía de acceso al este, se ha cambiado hacia la autopista para reducir el ancho del cruce y crear espacio adicional y aceras más anchas a lo largo de la vía de acceso. En Yandell Drive, que actuaría como la vía de acceso al oeste, se eliminó un carril de tráfico para permitir aceras más anchas.
- Las mejoras adicionales para bicicletas y peatones incluyen instalaciones para bicicletas y peatones en todos los puentes que cruzan las calles, incluidas las pistas para bicicletas a lo largo de la calle El Paso para mejorar la conectividad
- El tranvía permanecería en el puente de la calle Oregon.
- Esta alternativa también evita impactos a las propiedades entre Yandell y la I-10.

(Diapositiva 4)

En el lado este de downtown, las mejoras adicionales al área de downtown en la Alternativa D incluyen

- Cruces mejorados en intersecciones y
- Aceras más anchas para cruce de peatones más seguros.
- Se incorporarían pistas para bicicletas a lo largo de las calles Stanton y Campbell y se conectarían a la conectividad adicional para bicicletas de la ciudad.
- El tranvía permanecería en el puente de la calle Stanton.
- En Yandell Drive, que actuaría como la vía de acceso al oeste, se ha eliminado un carril de tráfico para permitir espacio adicional para peatones.
- Se incorporaría un camino de uso compartido a lo largo de los caminos laterales con destino al oeste al este de la calle Kansas.

(Diapositiva 5)

Las características clave de la Alternativa D mientras viaja fuera del área de downtown incluyen

- Utilizar la calle Prospect como puente peatonal para permitir que los peatones y ciclistas crucen de forma segura la I-10.
- Un carril adaptable en cada dirección que se puede ajustar a medida que el tráfico futuro y las necesidades de tránsito cambien con el tiempo.
- Aceras anchas a lo largo de los puentes que cruzan las calles para mayor seguridad de los peatones.
- Mejoras en los cruces en las intersecciones para la seguridad de peatones y ciclistas.

(Diapositiva 6)

Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptable continúa por toda el área del proyecto.

- Al este de downtown, se modificará la configuración de rampas,
- Y se han agregado caminos laterales continuos.
- El camino de uso compartido se extiende a lo largo del proyecto para conectividad adicional para peatones y bicicletas.

Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no todos los puentes, se recomiendan para la reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en downtown requieran señales de tráfico.

(Alternative G)

(Diapositiva 7)

La Alternativa G, que ocupó el segundo lugar entre las 9 alternativas conceptuales, ha sido recomendada para una evaluación adicional, ya que obtuvo una buena puntuación en las 4 categorías de criterios de evaluación. A medida que se perfeccionó aún más la Alternativa G, se identificaron 30 desplazamientos potenciales y es posible que se necesiten hasta 40.7 acres de derecho de paso, lo que incluye 27.9 acres del ferrocarril y 12.8 acres de derecho de paso no ferroviario. Los impactos detallados de los derechos de vía se perfeccionarán aún más mediante la identificación de la alternativa preferida recomendada.

(Diapositiva 8)

Las mejoras clave de la Alternativa G en el lado oeste de downtown incluyen

- Conexiones para bicicletas y peatones desde la calle Prospect hasta la calle Santa Fe.
- Los caminos laterales se han reubicado más cerca de los carriles principales de la I-10 para crear espacio adicional entre los edificios y las carreteras secundarias.
- Se han ampliado las aceras y se han agregado carriles para bicicletas a lo largo de las carreteras secundarias.
- Se han mejorado los cruces de intersección para proporcionar medidas de seguridad adicionales para peatones y ciclistas.
- El puente de la calle Oregon ha sido designado solo para tranvías, autobuses, bicicletas y peatones.

(Diapositiva 9)

En el lado este de downtown, se muestran muchas de las mismas características que la imagen anterior, incluyendo

- Cruces mejorados en intersecciones y
- Aceras anchas y carriles para bicicletas a lo largo de los caminos laterales.
- Se incluirían carriles para bicicletas a lo largo de la calle Stanton para conectarse a la red de bicicletas de la ciudad.
- El puente de la calle Stanton ha sido diseñado de manera similar al puente de la calle Oregon para tráfico multimodal (excepto para vehículos de pasajeros),
- Y las carreteras laterales secundarios se han reubicado más cerca de los carriles principales de la I-10 para crear espacio adicional en el corredor.
- Además, se ha agregado un camino de uso compartido para peatones y ciclistas a lo largo de las carreteras laterales con destino al oeste al este de la calle Campbell.

(Diapositiva 10)

Fuera del área de downtown, los componentes de diseño de carreteras de la Alternativa G incluyen

- Carreteras laterales continuas con destino al este y al oeste,
- Un carril adaptable adicional y un carril de uso general en la I-10 en cada dirección.
- Se agregó una conexión para peatones y bicicletas a la calle Prospect para la conectividad con el centro de la ciudad,
- así como conexión a un camino de uso compartido que viaja a lo largo de la carretera lateral con destino al oeste.
- Se han agregado aceras más anchas al puente de la calle Santa Fe
- Y se han agregado cruces mejorados adicionales para un tráfico más seguro de peatones y bicicletas.

(Diapositiva 11)

Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptable continúa por toda el área del proyecto.

- Al este de downtown, los carriles están equilibrados a un mínimo de cuatro carriles en cada dirección,
- Se modificó la configuración de rampa,
- Y se han agregado carreteras laterales continuas.
- El camino de uso compartido se extiende a lo largo del proyecto para conectividad adicional para peatones y bicicletas.

Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no todos los puentes, se recomiendan para la reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en el centro de la ciudad requieran señales de tráfico.

(Alternativa H)

(Diapositiva 12)

La Alternativa H es la alternativa viable final que se presenta para una evaluación adicional en esta reunión pública para revisión y comentarios. La Alternativa H, que ocupó el primer lugar entre las 9 alternativas conceptuales identificadas, ha sido recomendada para una evaluación adicional, ya que obtuvo la puntuación más alta en general en cada categoría de criterios de evaluación. A medida que se perfeccionó aún más la Alternativa H, se identificaron 21 desplazamientos potenciales y es posible que se necesiten hasta 41.5 acres de derecho de paso, que incluían 31.5 acres de derecho de paso ferroviario y 10 acres de derecho de paso no ferroviario. Los impactos detallados de los derechos de vía se perfeccionarán aún más mediante la identificación de la alternativa preferida recomendada.

(Diapositiva 13)

En el lado oeste de downtown la Alternativa H cuenta con una conexión para peatones y bicicletas desde la calle Prospect hasta la calle Santa Fe.

- Los caminos laterales se han reubicado más cerca de los carriles principales para crear espacio adicional para peatones a lo largo del corredor.
- Se han incluido aceras anchas y carriles para bicicletas a lo largo de las carreteras laterales.
- En las intersecciones, se han mejorado los cruces de calles para incluir medidas de seguridad adicionales para peatones y ciclistas.
- El puente de la calle Oregon se ha reutilizado para eliminar automóviles y utilizarse para el tranvía, los autobuses y el tráfico de bicicletas y peatones.

(Diapositiva 14)

En el lado este de downtown, similar al lado oeste,

- Se incluyen cruces mejorados en las intersecciones
- También se incluyen aceras anchas y carriles para bicicletas a lo largo de las carreteras laterales.
- Las pistas para bicicletas a lo largo de la calle Stanton ayudan a conectar a los ciclistas con la red de bicicletas de El Paso.
- El puente de la calle Stanton se reservaría para modos de viaje que no sean automóviles, similar al puente de la calle Oregon.
- Las carreteras secundarias se han reubicado más cerca de los carriles principales para crear espacio a lo largo de las carreteras secundarias.
- También se incluiría un camino de uso compartido a lo largo de la carretera de acceso al oeste al este de la calle Stanton para mejorar la conectividad de las áreas al este de downtown.

(Diapositiva 15)

Fuera de downtown, la Alternativa H incluye

- Carreteras laterales continuas con destino al este y al oeste.
- Como parte de los carriles principales de la I-10, se agregó un carril adaptable y un carril adicional de uso general en cada dirección. Similar a las alternativas D y G, un carril

adaptable es un carril que se puede ajustar a medida que el tráfico y las necesidades de tránsito cambien con el tiempo.

- Se agregó una conexión para bicicletas y peatones desde la calle Prospect hasta la calle Santa Fe,
- Así como un camino de uso compartido a lo largo de la carretera lateral con destino al oeste.
- Se diseñarían aceras más anchas como parte del Puente Santa Fe
- Y los cruces mejorados en las intersecciones ayudarían a proporcionar medidas de seguridad adicionales para peatones y ciclistas.

(Diapositiva 16)

Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptable continúa por toda el área del proyecto.

- Al este de downtown, los carriles se equilibrarían para mejorar la movilidad,
- También se modificó la configuración de rampa,
- Se ha incluido un elemento de diseño denominado distribuidor colector. Esto se usa para minimizar el tráfico en las carreteras laterales y reducir el tráfico en las calles principales.
- El camino de uso compartido se extiende a lo largo del proyecto para conectividad adicional para peatones y bicicletas.

Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no todos los puentes, se recomiendan para la reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en el centro de la ciudad requieran señales de tráfico.

(Diapositiva 17)

Esta grafica compara las necesidades de derecho de paso para cada una de las alternativas viables con el concepto recomendado del Estudio del corredor Reimagine I-10.

En muchas áreas, se ha reducido el derecho de paso. Las necesidades de derecho de paso continuarán siendo analizadas en la siguiente fase del proyecto para un mayor refinamiento.

Estación 5: Ambiental

Bienvenido a estación 5, que ofrece dos diapositivas sobre el proceso ambiental. Quiero enfatizar que todavía estamos en el diseño preliminar y el proceso ambiental, y NO tenemos una alternativa preferida en este momento, por lo tanto, no conocemos todos los impactos ambientales potenciales que podemos tener. Si hace clic en la diapositiva de la izquierda, explica el proceso ambiental y algunos de los recursos naturales y humanos que evaluaremos para detectar posibles impactos. La diapositiva de la derecha proporciona una explicación sobre los próximos pasos del proceso de la Sección 106, que se relaciona con los recursos históricos y arqueológicos.

(Environmental Board)

Esta diapositiva proporciona una descripción general del proceso ambiental que estamos siguiendo y seguiremos a medida que avance el proyecto. Este proceso incluirá una evaluación de los impactos ambientales potenciales de conformidad con la Ley de Política Ambiental Nacional o NEPA y otras regulaciones ambientales estatales y federales. Cuando se identifica una alternativa preferida

recomendada, evaluaremos los impactos potenciales a la vegetación natural, los recursos hídricos, los recursos arqueológicos, los materiales peligrosos, los impactos en la comunidad, los patrones de acceso y viaje, la calidad del aire, el ruido del tráfico, los recursos históricos, la justicia ambiental y las poblaciones con dominio limitado del inglés., y propietarios, por nombrar algunos.

Documentaremos esta información en reportes técnicos, que estarán disponibles en el momento de la audiencia pública.

Además, esta diapositiva describe un cronograma general del proceso de identificación del derecho de vía y cómo evoluciona junto con el diseño del proyecto y el proceso ambiental. Las huellas conceptuales del ROW se refinan y minimizan en la medida de lo posible a lo largo del proceso ambiental. Una huella de ROW establecida se define una vez que se identifica una alternativa preferida recomendada y esto se utiliza para realizar análisis ambientales detallados. Una vez que se toma una decisión de la NEPA sobre el proyecto, pueden comenzar las negociaciones y compras del ROW. Esto puede llevar tiempo y tiene un proceso propio. Puede encontrar información adicional sobre el proceso de derecho de paso en TxDOT.gov o comuníquese con la oficina del distrito de TxDOT para obtener ayuda.

(Section 106 Board)

Esta diapositiva aborda los esfuerzos de TxDOT para considerar las propiedades históricas ubicadas a lo largo de la I-10 en el área del proyecto Downtown 10. Nuestro trabajo está guiado por una ley federal llamada Ley Nacional de Preservación Histórica, que tiene como objetivo preservar sitios históricos y arqueológicos en los EE. UU. Hay una sección en la ley, la Sección 106, que requiere cualquier proyecto financiado o potencialmente financiado por el gobierno federal equilibrar las necesidades de transporte y la preservación histórica, y para eso necesitamos su participación. En nuestra primera ronda de divulgación pública, varias personas solicitaron el estatus de Parte Consultiva como parte del proceso de la Sección 106. Estos grupos se enumeran en esta diapositiva.

Necesitamos su ayuda para hacernos saber qué es importante para usted y su comunidad y continuaremos brindando información sobre el Proceso de la Sección 106 en todas las reuniones. ¿Conoce a otras personas con conocimientos específicos de los recursos históricos locales a los que debemos contactar? Si es así, proporcione su información o pídale que comenten en la reunión pública virtual.

Una vez que se identifica una alternativa preferida recomendada, el equipo de historiadores profesionales de TxDOT llevará a cabo investigaciones y encuestas, mirando el área del proyecto para ver qué tipos y cuántos edificios o estructuras hay que podrían ser una propiedad histórica significativa. En ese momento, el equipo del proyecto comenzará reuniones detalladas con las partes consultoras.

Estación 6: Cronograma y Próximos Pasos

Bienvenido a la estación 6, que incluye una diapositiva que explica el cronograma del proyecto y los próximos pasos. Haga clic en la diapositiva para obtener más información.

(S6B1)

El trabajo en el proyecto Downtown 10 comenzó en 2019 con una serie de reuniones y talleres con personas, funcionarios electos, partes interesadas y miembros del comité directivo. TxDOT comenzó el proyecto Downtown 10 iniciando un análisis del tráfico del corredor y la recopilación de datos sobre las condiciones existentes. Además, se refinaron las metas y objetivos del estudio Reimagine y se inició el proceso preliminar de desarrollo alternativo. La Reunión Pública # 1 de Downtown 10 se llevó a cabo virtualmente en junio de 2020 para recibir comentarios del público, y hemos continuado refinando las alternativas con comentarios recibidos del público y reuniones de partes interesadas adicionales.

Hoy, nos complace que se una a nosotros en la segunda reunión pública de Downtown 10, donde esperamos recibir sus comentarios. Tomaremos su opinión para refinar las alternativas viables y los datos, así como también continuaremos reuniéndonos con los miembros de la comunidad a través del comité de dirección y reuniones del grupo de trabajo mientras trabajamos para identificar la alternativa preferida recomendada. Para el año 2023, planeamos presentar al público una alternativa preferida final y el borrador del documento ambiental; en ese momento, TxDOT pasará a la siguiente etapa de desarrollo, diseño y construcción del proyecto, que estará sujeto a la asignación de fondos.

Estación 7: Información Adicional

Bienvenido a la estación de comentarios, que es la estación final. TxDOT está comprometido con el esfuerzo continuo para obtener comentarios del público sobre este proyecto y sus comentarios son de mucho valor. Esta estación consta de dos diapositivas y una mesa. La diapositiva de la izquierda proporciona información adicional sobre cómo enviar sus comentarios, incluidos los comentarios en línea, utilizando el mapa interactivo disponible en la estación, por correo, por correo electrónico y verbales que se pueden hacer llamando al (915) 209-0027. Todos los comentarios deben recibirse o enviarse por correo postal antes del 16 de marzo de 2021 para que se incluyan en el resumen de la reunión pública.

La diapositiva de la derecha proporciona información de contacto del proyecto para Brian Swindell y Hugo Hernandez, Gerente de Proyectos de TxDOT, en caso de que tenga alguna pregunta. Finalmente, la mesa proporciona tres elementos. El elemento de la izquierda es una tarjeta de comentarios. Puede hacer clic en el bolígrafo para enviar su comentario electrónicamente, o puede presionar la flecha hacia abajo para descargar una tarjeta de comentarios que se puede enviar por correo electrónico o correo postal. En el medio de la mesa hay un enlace a la página web de TxDOT ROW, que brinda acceso a información de derecho de paso e información de contacto de derecho de paso. Si bien el derecho de paso propuesto no se ha finalizado en este momento, proporcionamos el enlace para aquellos que deseen comprender el proceso y los derechos de los propietarios. En el extremo derecho hay un enlace para descargar todos los materiales de la reunión, incluidos los esquemas. La reunión pública virtual y todos los materiales de la reunión estarán disponibles hasta el martes 16 de marzo de 2021. No dude en enviar esta reunión a sus vecinos si no recibieron el enlace. Todos los comentarios recibidos hasta el 16 de marzo serán recopilados y revisados y las respuestas proporcionadas y publicadas en el sitio web de TxDOT y el sitio web del proyecto. Gracias por su interés en el proyecto.

Y ahora Raúl Ortega, Director de Planificación y Desarrollo de Transporte de TxDOT, quisiera compartir algunas palabras para finalizar la reunión pública virtual.