

Sección	La Transcripción
<p>Estación 1: Bienvenidos</p> <p><i>En esta estación, puede registrarse en la sala virtual.</i></p>	<p>BIENVENIDOS</p> <p>Bienvenidos. Mi nombre es Blanca Serrano, miembro del equipo de trabajo del proyecto de Downtown 10. Hoy los estaré guiando por esta sala virtual.</p> <p>Esta es la estación 1, la estación de registro. Ante todo, si no se siente cómodo con este formato o si tiene algún problema accediendo a esta sala, presione el botón de “Help” ubicado en la barra de abajo. Hay un número de teléfono al que puede llamar para obtener ayuda para acceder a la sala y los materiales. Al entrar a la sala, verá una mesa y dos tableros. Bajo cada tablero se encuentran 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 tablero, 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.</p> <p>Observe que el tablero de bienvenida incluye una declaración sobre el Memorando de Entendimiento entre la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) que delegó el cumplimiento de la Ley de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) a TxDOT.</p> <p>PROPÓSITO DE LA REUNIÓN DE ALCANCE PÚBLICO</p> <p>El objetivo de la reunión de alcance es ofrecer al público la oportunidad de revisar y comentar sobre el borrador del Plan de Coordinación de Agencias y el Calendario, el borrador del Propósito y la Necesidad del Proyecto, el borrador de las alternativas y el borrador de las metodologías y el nivel de detalle para analizar las alternativas. Además, la reunión de alcance ofrecerá la oportunidad de aportar su opinión sobre cualquier impacto ambiental previsto, permisos anticipados u otras autorizaciones, y cualquier cuestión significativa que se analizará detalladamente en la Declaración de Impacto Ambiental, o EIS, por sus siglas en inglés. Además, las reuniones de alcance inician el proceso del EIS en conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental o NEPA.</p> <p>HOJA DE REGISTRO</p> <p>Veamos ahora la mesa. Como ya se ha mencionado, ésta es la estación 1: la estación de registro. La hoja al extremo izquierdo de la mesa es una hoja de registro virtual. Haga clic en el botón del bolígrafo para abrir la hoja de registro. Invitamos a todos los participantes a que se registren.</p> <p>NAVEGACION SALA VIRTUAL</p> <p>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 moverse 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 ver los diferentes números de las estaciones 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, será llevado a la página web del proyecto donde podrá encontrar información adicional sobre el proyecto. El tercer botón, el cual es un símbolo de ubicación, lo llevará a un mapa del área general del proyecto. El siguiente botón es un “signo de suma” que le permite acercarse a la estación y el botón final es un “signo de resta” 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 de 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 "pausa" que le permitirá reproducir o pausar la narración. Puede pausar y reproducir cuantas veces quiera, y puede volver a visitar cualquier estación cuantas veces quiera. 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.</p> <p>¡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 manillas del reloj y la estación 1 está a las 6 en punto. De interés especial es nuestra última estación, la Estación 7. Una vez que haya revisado toda la información y haya visto los tableros y videos en cada estación, nos gustaría que comentara sobre lo que ha visto y aporte su opinión sobre el proyecto propuesto.</p> <p>Para ir a la siguiente estación, busque la flecha azul intermitente o haga clic en la flecha en el lado derecho de la pantalla, para ir a la próxima estación haga clic en la flecha en el lado izquierdo de la pantalla para ir la estación anterior también puede subir al mapa en la esquina superior derecha de la pantalla y haga clic en cualquier estación.</p>

Sección	La Transcripción
Estación 2: Resumen del Proyecto	<p>Bienvenido a la estación 2, que brinda información de antecedentes sobre el proyecto Downtown 10 y el proceso del EIS. Hay cuatro tableros en esta estación.</p> <p>DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL</p> <p>Haga clic en el primer tablero en el extremo izquierdo para ver información acerca de la Declaración de Impacto Ambiental. El segundo tablero de la izquierda proporciona un resumen de la amplitud y del proceso de la Declaración de Impacto Ambiental. El tercer tablero presenta una descripción general del proyecto. El cuarto tablero proporciona el propósito y la necesidad del proyecto. Una vez que termine de observar los elementos de esta estación continúe con la estación 3. Una vez que termine de ver un tablero, haga clic en la “x” en la parte superior derecha de la pantalla para salir y seguir a el próximo tablero.</p> <p>NEPA requiere a las agencias federales que evalúen los efectos ambientales de las acciones que proponen y que obtengan la opinión del público y de las agencias antes de tomar decisiones. Una de las formas en que las agencias federales evalúan estos efectos es a través de las declaraciones de impacto ambiental, o EIS. Se prepara el EIS cuando se anticipa que un proyecto propuesto podría afectar significativamente a la calidad del ambiente humano y natural. El desarrollo del proyecto inicio en el 2019. A partir de ese tiempo, TxDOT ha llevado a cabo actividades iniciales de desarrollo del proyecto y participación pública extensa. De acuerdo con el proceso de NEPA, TxDOT determinó que el proyecto será clasificado como un EIS que evaluará un campo de alternativas de construcción y una alternativa de no construir.</p> <p>PROCESO DE ALCANCE Y DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL</p> <p>El proceso de alcance y de EIS es profundo y colaborativo. Se trata de un proceso abierto en el que participan el público, así como agencias federales, estatales y locales, que determinan un campo de asuntos, alternativas y posibles impactos ambientales considerados en el EIS. Durante esta fase del proceso, se publica un aviso de intención y la agencia principal lleva a cabo una reunión de alcance de agencia y una reunión de alcance público, como ésta, con el propósito de presentar y recopilar comentarios sobre el borrador del Propósito y Necesidad, el campo de Alternativas, la Metodología y el Nivel de Detalle para Analizar las Alternativas, y el borrador del Plan de Coordinación de Agencia. La siguiente fase es la de análisis y estudio detallado. Aquí es donde el equipo del proyecto analizará las alternativas para determinar sus posibles impactos. A continuación, el equipo elaborará el borrador del EIS y llevará a cabo una audiencia pública. Durante esta fase, el equipo identificará la alternativa o alternativas preferidas, continuará desarrollando el diseño esquemático para luego presentar esa información, así como el borrador de EIS en una audiencia pública. Por último, el equipo identificará la alternativa preferida desde el punto de vista ambiental, responderá a los comentarios sobre el borrador del EIS, se finalizará el EIS y se emitirá un acta de decisión.</p> <p>RESUMEN DEL PROYECTO DOWNTOWN 10</p> <p>El proyecto propuesto de Downtown 10 tiene una longitud aproximada de 5.7 millas a lo largo de la I-10 desde el bulevar Executive Center hasta el libramiento estatal 478 o calle Copia. Los estudios anteriores realizados en la zona son el Estudio del Corredor Re imagine la I-10 y el Estudio de la calle Mesa. Algunas estadísticas sobre el corredor son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 2019, aproximadamente 200,000 vehículos por día utilizaron el corredor I-10 entre el centro de la ciudad y la US 54, • La velocidad promedio de viaje en hora pico en 2019 fue de 33 mph, • El aumento promedio del tráfico desde 1999 es de aproximadamente 34 por ciento, y • Las exportaciones han incrementado un 162 por ciento desde el 2010. <p>BORRADOR DEL PRÓPOSITO & NECESIDAD DEL PROYECTO</p> <p>La necesidad del proyecto propuesto se identificó y se refinó a través del Estudio del Corredor Re imagine la I-10 y el desarrollo inicial del proyecto Downtown 10, que incluyó aportaciones de las reuniones con los comités de dirección del proyecto, los grupos de trabajo y el público. La participación de estas entidades, combinada con la investigación de antecedentes, ayudó a definir una evaluación preliminar de la necesidad del proyecto propuesto. Se han identificado problemas de congestión vial y movilidad, preocupaciones en torno al manejo de incidentes y el incumplimiento con normas actuales de diseño. Desde el 2010, los volúmenes de tráfico han incrementado en general dentro del corredor, con la excepción de una baja en el tráfico diario promedio anual en el 2020 debido a la pandemia COVID-19. Actividades internacionales, así como el comercio interestatal son contribuyentes clave al crecimiento a lo largo de la I-10. El propósito del proyecto propuesto dentro de los límites del proyecto es mejorar la movilidad y el manejo de la congestión a largo plazo, reducir los puntos potenciales de conflicto y mejorar el manejo de incidentes, y llevar la instalación a los estándares actuales de diseño.</p>
Estación 3: Video de Análisis de Alternativa	<p>La estación 3 es una descripción general del proceso de análisis de alternativas y cómo fueron seleccionados los conceptos hasta llegar a las tres alternativas viables que verá en la estación 4. Haga clic en la pantalla del televisor para conocer más sobre el proceso de análisis de alternativas.</p> <p><i>*La siguiente parte de la transcripción está relacionada con el video de análisis de alternativas y está dividida por la transcripción de cada tablero.</i></p>

Sección	La Transcripción
<p><i>En esta estación hay un vídeo que se puede ver en el que se detallan las alternativas que se analizaron inicialmente durante el inicio del proyecto de Downtown 10.</i></p>	<p><u>(Tablero 1)</u> El proyecto Downtown 10 se inició en el 2019 con la identificación de 18 alternativas iniciales a evaluar. Las siguientes diapositivas lo llevaran a través del proceso de evaluación.</p> <p><u>(Tablero 2)</u> El proceso de evaluación de alternativas es un componente clave para el cumplimiento con el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional o NEPA. Comenzando con el estudio del corredor Re imagine I-10, 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 paso del proceso de NEPA utilizando criterios de restricción ambiental y de ingeniería. Para el análisis de las alternativas conceptuales se incluyen consideraciones de movilidad, diseño, multimodales y consideraciones ambientales las cuales incluyen posibles impactos en el derecho de vía.</p> <p>A través de la primera fase de análisis, las 18 alternativas iniciales fueron reducidas a 9 alternativas conceptuales. Estas alternativas conceptuales a la vez fueron examinadas hasta llegar a las 3 alternativas viables recomendadas y la alternativa de no construir para recibir comentarios públicos adicionales y continuar evaluando. Como se mencionó en la estación 1, este proyecto sigue el proceso de la NEPA y, como parte de ese proceso, el escenario No-Construir, o no hacer nada, también debe ser analizado en cada fase del proyecto. Después de esta reunión del alcance público, las alternativas viables, incluyendo las alternativas viables recomendadas por las agencias y el público, serán estudiadas a fondo y se recopilarán datos adicionales para así llegar a la alternativa preferida recomendada. Los comentarios del público y de las partes interesadas serán recibidos, revisados y considerados como parte del proceso de selección en cada paso.</p> <p><u>(Tablero 3)</u> Criterios de evaluación preliminar fueron categorizados en relación con las metas y objetivos iniciales del proyecto. Cada categoría carga el mismo peso que las otras categorías. Hay varios elementos en cada categoría a considerar al identificar la puntuación para cada categoría.</p> <p>El equipo del proyecto está estudiando las alternativas para determinar qué tan bien cumplen con los criterios, en relación con otras alternativas y la de No-Construir.</p> <p>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 el manejo de incidentes que refleja la habilidad de responder a emergencias o accidentes en el corredor.</p> <p>Criterios de evaluación multimodal incluyen qué tan bien el diseño se adapta al transporte para quienes no viajan en automóvil. Peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y tráfico de carga se consideran durante el proceso de evaluación.</p> <p>Criterios de evaluación ambiental incluyen las limitaciones ambientales identificadas y los impactos ambientales potenciales cuantificados a la medida 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 potenciales de materiales peligrosos, impactos a poblaciones minoritarias y de bajos ingresos e impactos a propietarios adyacentes, entre otros.</p> <p>Criterios de evaluación relacionados con el diseño incluyen condiciones del pavimento, requisitos de diseño actualizados, la complejidad y el mantenimiento de la construcción, así como el costo relacionado con la construcción de la nueva carretera.</p> <p><u>(Tablero 4)</u> Las 9 alternativas conceptuales se evaluaron utilizando varias medidas para cada criterio. Todas las 9 alternativas conceptuales se examinaron al mismo nivel. Después fueron clasificadas por su puntaje general. Al momento, se proponen las 3 alternativas conceptuales principales y No-Construir 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.</p> <p><u>(Tablero 5)</u> El escenario de No-Construir ocupó el último 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-Construir se trasladará a la siguiente fase de selección según lo requiere la NEPA para utilizarla como base para evaluar los posibles impactos ambientales.</p>

Sección	La Transcripción
	<p><u>(Tablero 6)</u> La alternativa A no es recomendada para evaluación adicional. Aunque no se necesita derecho de vía 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.</p> <p><u>(Tablero 7)</u> La alternativa B consiste en reconstruir la carretera actual. No se recomienda para evaluación adicional debido en parte a su habilidad limitada para abordar problemas operacionales y de capacidad con las configuraciones de rampas y carriles existentes. Además, la alternativa no ofrece opciones para un viaje confiable y no proporciona acomodo continuo para ciclistas y peatones.</p> <p><u>(Tablero 8)</u> La alternativa C no se recomienda para seguir adelante. Esta alternativa tiene un puntaje bajo en movilidad ya que no aborda la demanda en el corredor. Además, el mantenimiento continuo requerido para esta alternativa no es deseable.</p> <p><u>(Tablero 9)</u> La alternativa D se recomienda para evaluación adicional ya que aborda la mayoría de los criterios de puntuación. Se proporcionará información adicional para la alternativa D en las próximas estaciones.</p> <p><u>(Tablero 10)</u> La alternativa E no se recomienda para evaluación adicional. Esta alternativa agrega un carril de uso general, pero no proporciona conectividad mejorada para ciclistas y peatones.</p> <p><u>(Tablero 11)</u> La alternativa F no se recomienda para evaluación adicional. La alternativa incluye un túnel a desnivel por debajo del centro de la ciudad. Aunque un túnel puede permitir mejor conectividad para bicicletas y peatones (a nivel), un túnel conlleva costos significativos, así como obligaciones de mantenimiento a largo plazo. Además, aunque no se ilustra, la Alternativa F requeriría una gran cantidad de derecho de vía en cada extremo para la entrada y salida del túnel.</p> <p><u>(Tablero 12)</u> La Alternativa G se recomienda para evaluación adicional. Hay mejoras significativas en la conectividad multimodal entre otros atributos. Se proporcionará información adicional para la alternativa G en la próxima estación.</p> <p><u>(Tablero 13)</u> La alternativa H ocupa el primer lugar entre las 9 alternativas conceptuales, ya que cumple con los criterios de evaluación mejor que las otras alternativas. Se proporcionará información adicional para la alternativa H en la próxima estación.</p>
<p>Estación 4: Alternativas viables</p> <p><i>En esta estación hay un video que puede ver en el que se detallan las alternativas viables recomendadas:</i></p>	<p>La estación 4 incluye un televisor y una mesa y proporciona una descripción general de las alternativas viables recomendadas. Mientras que estas alternativas se recomiendan para ser evaluadas más a fondo, TxDOT está abierto a comentarios sobre otras alternativas viables. Por favor, haga clic en el televisor para ver un resumen de las características de las cuatro alternativas viables. El video puede ser pausado, regresado y adelantado en cualquier momento.</p> <p>Si hace clic en el botón de la flecha de la derecha, podrá descargar un pdf con las alternativas viables. Tenga en cuenta que el archivo es bastante grande y puede tardar en descargarse, dependiendo de su servicio de internet.</p> <p><i>*La siguiente parte de la transcripción está relacionada con el video de las alternativas viables y está dividida por la transcripción de cada tablero.</i></p> <p><u>(Tablero 1)</u> Al revisar las alternativas viables, 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 alternativas.</p>

Sección	La Transcripción
<p><i>las alternativas D, G, H e I.</i></p>	<p>ALTERNATIVA D (Tablero 2)</p> <p>La Alternativa D, ha sido recomendada para 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 vía, que incluye 16.6 acres del ferrocarril y 3.2 acres de derecho de vía no ferroviario. Los impactos detallados del derecho de vía se perfeccionarán aún más mediante la identificación de una alternativa preferida recomendada.</p> <p>(Tablero 3)</p> <p>Las mejoras al oeste del centro incluyen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 la Calle Yandell, 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 vías ciclistas 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 la Calle Yandell y la I-10. <p>(Tablero 4)</p> <p>En el lado este del centro, las mejoras adicionales al área del centro en la Alternativa D incluyen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cruces mejorados en intersecciones y • Aceras más anchas para cruce de peatones más seguros. • Se incorporarían vías ciclistas a lo largo de las calles Stanton y Campbell y se conectarían a la red de bicicletas de la Ciudad de El Paso. • El tranvía permanecería en el puente de la calle Stanton. • En la Calle Yandell, que actuaría como la vía de acceso al oeste, se ha eliminado un carril de tráfico para permitir espacio adicional para peatones. • Al este de la calle Kansas, se incorporaría un camino de uso compartido a lo largo de los carriles laterales con destino al oeste <p>(Tablero 5)</p> <p>Las características clave de la Alternativa D mientras viaja fuera del área del centro incluyen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la calle Prospect como puente peatonal para permitir que los peatones y ciclistas crucen de forma segura la I-10. • Un carril adaptivo en cada dirección que puede ser ajustado a medida que el tráfico y las necesidades de tránsito a futuro cambien. • 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 <p>(Tablero 6)</p> <p>Como se señaló en la diapositiva anterior el carril adaptivo continúa a lo largo del área del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al este del centro, se modificará la configuración de rampas, • Y se han agregado carriles laterales continuos. • El camino de uso compartido se extiende a lo largo del proyecto para conectividad adicional de peatones y bicicletas. <p>Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no es que todos los puentes, se recomiendan para reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en del centro requieran semáforos.</p> <p>ALTERNATIVA G (Tablero 7)</p>

Sección	La Transcripción
	<p>La Alternativa G, ha sido recomendada para 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 vía, lo que incluye 27.9 acres del ferrocarril y 12.8 acres de derecho de vía no ferroviario. Los impactos detallados de los derechos de vía se refinarán aún más mediante la identificación de la alternativa preferida recomendada.</p> <p><u>(Tablero 8)</u> Las mejoras clave de la Alternativa G en el lado oeste del centro incluyen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conexiones para bicicletas y peatones desde la calle Prospect hasta la calle Santa Fe. • Los carriles laterales se han reubicado más cerca de los carriles principales de la I-10 para crear espacio adicional entre los edificios y los carriles laterales. • Se han ampliado las aceras y se han agregado carriles para bicicletas a lo largo de los carriles laterales. • 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 exclusivamente para tranvías, autobuses, bicicletas y peatones. <p><u>(Tablero 9)</u> En el lado este del centro, se muestran muchas de las mismas características que la imagen anterior, incluyendo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cruces mejorados en intersecciones y • Aceras anchas y carriles para bicicletas a lo largo de los carriles laterales. • Se incluirían carriles para bicicletas a lo largo de la calle Stanton para conectarse a la red de bicicletas de la ciudad de El Paso. • El puente de la calle Stanton ha sido diseñado de manera similar al puente de la calle Oregon para tráfico multimodal, • Y los carriles laterales se han reubicado más cerca de los carriles principales de la I-10 para crear espacio adicional en el corredor. • Además, al este de la calle Campbell se ha agregado un camino de uso compartido para peatones y ciclistas a lo largo de los carriles laterales con destino al oeste. <p><u>(Tablero 10)</u> Fuera del área del centro, componentes de diseño de carreteras de la Alternativa G incluyen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carriles laterales continuos con destino al este y al oeste, • Un carril adaptivo 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 los carriles laterales con destino al oeste. • Se han agregado aceras más anchas al puente de la calle Santa Fe, • Y cruces mejorados para tráfico más seguro de peatones y bicicletas. <p><u>(Tablero 11)</u> Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptivo continúa a lo largo del área del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al este del centro, los carriles están balanceados a un mínimo de cuatro carriles en cada dirección, • Se modificó la configuración de rampa, • Y se han agregado carriles laterales continuos. • El camino de uso compartido se extiende a lo largo del proyecto para conectividad adicional para peatones y bicicletas. <p>Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no es que todos los puentes, se recomiendan para reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en el centro de la ciudad requieran semáforos.</p> <p>ALTERNATIVA H <u>(Tablero 12)</u></p>

Sección	La Transcripción
	<p>La Alternativa H, ha sido recomendada para evaluación adicional, ya que obtuvo la puntuación más alta en general en cada categoría de criterios de evaluación. A medida que se refinó aún más la Alternativa H, se identificaron 21 desplazamientos potenciales y es posible que se necesiten hasta 41.5 acres de derecho de vía, lo que incluye 31.5 acres de ferrocarril y 10 acres de derecho de vía no ferroviario. Los impactos detallados de los derechos de vía se refinarán aún más mediante la identificación de la alternativa preferida recomendada.</p> <p><u>(Tablero 13)</u> En el lado oeste del centro la Alternativa H cuenta con una conexión para peatones y bicicletas desde la calle Prospect hasta la calle Santa Fe.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los carriles 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 los carriles 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, autobuses y el tráfico de bicicletas y peatones. <p><u>(Tablero 14)</u> En el lado este del centro, similar al lado oeste</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se incluyen cruces mejorados en las intersecciones • También se incluyen aceras anchas y carriles para bicicletas a lo largo de los carriles laterales. • Las vías ciclistas a lo largo de la calle Stanton ayudan a conectar a los ciclistas con la red de bicicletas de la Ciudad 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. • Los carriles laterales se han reubicado más cerca de los carriles principales para crear espacio a lo largo de los carriles laterales. • También se incluiría un camino de uso compartido a lo largo de los carriles de acceso al oeste al este de la calle Stanton para mejorar la conectividad de las áreas al este del centro. <p><u>(Tablero 15)</u> Fuera del centro, la Alternativa H incluye</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carriles laterales continuos con destino al este y al oeste. • Como parte de los carriles principales de la I-10, se agregó un carril adaptivo y un carril adicional de uso general en cada dirección. Al igual que las alternativas D y G, un carril adaptivo es un carril que se puede ajustar a medida que el tráfico y las necesidades de tránsito cambien. • 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 los carriles laterales 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. <p><u>(Tablero 16)</u> Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptivo continúa a lo largo del área del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al este del centro, los carriles se balancearían para mejorar la movilidad, • También se modificó la configuración de rampa, • Se ha incluido un elemento de diseño denominado colector de distribución. Esto se usa para minimizar el tráfico en los carriles 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. <p>Y aunque no se muestra en estos dibujos, la mayoría, si no es que todos los puentes, se recomiendan para reconstrucción según los estándares de diseño actualizados y lo más probable es que todas las intersecciones en el centro de la ciudad requieran semáforos.</p> <p><u>(Tablero 17)</u> TxDOT está respondiendo a los comentarios que escuchamos durante nuestros esfuerzos de divulgación pública que se dieron entre la Reunión Pública #2, que se llevó a cabo el 24 de febrero de 2021, y el día de hoy. Como parte de estos esfuerzos de divulgación, TxDOT organizó dos talleres interactivos para ciclistas y peatones con interesados y promotores de la comunidad. El 17 de noviembre de 2021 se realizó un taller presencial y el 2 de febrero de 2022 se realizó un taller virtual. Estos talleres ayudaron al equipo del proyecto a comprender mejor las preocupaciones del público y de las partes interesadas y permitieron al equipo</p>

Sección	La Transcripción
	<p>del proyecto explicar el proceso de pensamiento detrás de las decisiones de diseño, incluyendo las compensaciones y los posibles impactos. Los participantes en los talleres pudieron dialogar con el equipo del proyecto sobre sus sugerencias y formularon recomendaciones de diseño para que el equipo del proyecto las tuviera en cuenta. En esta diapositiva y en la siguiente se muestran seis de los comentarios más frecuentes de los esfuerzos de divulgación pública, así como lo que TxDOT está haciendo para abordarlos. Recuerde que puede pausar este video en cualquier momento. Esta diapositiva incluye comentarios sobre la reducción de los impactos del derecho de vía, la reconexión de las áreas que fueron impactadas por la construcción de la I-10, y la presentación de soluciones multimodales de alta calidad.</p> <p><u>(Tablero 18)</u> Los comentarios que TxDOT está abordando en esta diapositiva incluyen el deseo de no eliminar los puentes en el centro de la ciudad, la reducción de velocidad a lo largo de la calle Yandell y la avenida Wyoming, así como la eliminación de las vueltas en U propuestas en el centro de la ciudad en las alternativas viables.</p> <p>ALTERNATIVA I <u>(Tablero 19)</u> La alternativa I que se muestra aquí y en las dos siguientes diapositivas es una alternativa adicional viable que incorpora los cambios de diseño mencionados en las dos diapositivas anteriores. En el área del centro de la ciudad, la vuelta a la derecha canalizada en la calle Yandell se ha eliminado en la alternativa I para reducir la velocidad de vueltas y mejorar la seguridad de los ciclistas y peatones. Se añadieron intersecciones superiores en la calle Santa Fe para reducir la velocidad de circulación y mejorar la seguridad de ciclistas y peatones. También se está estudiando la posibilidad de instalar cruces superiores en otros lugares. Al igual, se eliminaron las vueltas en U en las afueras del centro de la ciudad para mejorar la comodidad de ciclistas y peatones. Estos tres cambios se hicieron para ayudar a abordar las preocupaciones relacionadas con el exceso de velocidad en el centro de la ciudad.</p> <p><u>(Tablero 20)</u> Al este del centro de la ciudad, se ha añadido un carril para bicicletas de doble sentido y una amplia acera a lo largo de los carriles laterales para crear corredores para bicicletas y peatones. En el exterior de estos corredores ciclistas y peatonales se han incluido vías de acceso exclusivas para las empresas, lo que ha permitido mejorar el manejo de los accesos a lo largo de los carriles laterales. La nueva configuración elimina las vías de acceso a lo largo de las carreteras laterales para responder a la preocupación que los vehículos de alta velocidad se crucen con los ciclistas y peatones. Los nuevos corredores para ciclistas y peatones tienen menos puntos de conflicto e interrupciones y permiten una mayor separación de los carriles laterales, lo que se espera mejore la comodidad de ciclistas y peatones.</p> <p><u>(Tablero 21)</u> Inmediatamente al oeste del centro de la ciudad, se añadió una nueva rampa de entrada en dirección oeste, y la rampa de salida en dirección este se trasladó más cerca del centro de la ciudad. Se espera que estos cambios reduzcan el volumen de tráfico en los carriles laterales propuestos. Se han mejorado los accesos para ciclistas y peatones en la conexión entre la calle Los Angeles y la avenida Franklin para ofrecer una ruta adicional entre Sunset Heights y el centro de la ciudad de El Paso para ciclistas y peatones. Por último, el espacio que rodea el antiguo paso subterráneo de la avenida Franklin podría reutilizarse como plazas peatonales.</p> <p><u>(Tablero 22)</u> Esta gráfica compara las necesidades de derecho de vía y los posibles desplazamientos para cada una de las alternativas viables y también proporciona una comparación con el Corredor Recomendado del Estudio Re imagine la I-10 para ilustrar la reducción de las necesidades de derecho de vía y los posibles impactos desde que se presentó ese concepto. Las necesidades de derecho de vía se seguirán analizando en la siguiente fase del proyecto para perfeccionarlas.</p>
<p>Estación 5: Ambiental</p>	<p>Bienvenido a la estación 5, que ofrece dos diapositivas sobre el proceso ambiental. Quiero enfatizar que todavía estamos en el diseño preliminar y el proceso ambiental, y al momento NO tenemos una alternativa preferida, 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.</p> <p>PROCESO AMBIENTAL 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 identifique una alternativa preferida recomendada, evaluaremos los impactos potenciales a la vegetación natural, los recursos hídricos, recursos arqueológicos, materiales peligrosos, impactos en la comunidad, patrones de acceso y viaje, la calidad del aire, ruido del tráfico, recursos</p>

Sección	La Transcripción
	<p>históricos, la justicia ambiental y las poblaciones con dominio limitado del inglés, y propietarios. Documentaremos esta información en reportes técnicos, que estarán disponibles en el momento de la audiencia pública.</p> <p>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 derecho de vía (ROW) se refinan y minimizan en la medida posible a lo largo del proceso ambiental. Una huella de derecho de vía (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 derecho de vía o ROW. Esto puede llevar tiempo y tiene un proceso propio. Puede encontrar información adicional sobre el proceso de derecho de vía en la estación 7 de esta sala virtual y en TxDOT.gov o comuníquese con la oficina del distrito de TxDOT para obtener ayuda.</p> <p>PROCESO SECCIÓN 106: PRÓXIMOS PASOS</p> <p>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 con recursos históricos y arqueológicos en los EE. UU. Hay una sección en la ley, la Sección 106, que requiere que cualquier proyecto financiado o potencialmente financiado con fondos federales equilibre 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.</p> <p>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.</p> <p>Una vez que se identifica una alternativa preferida recomendada, el equipo de historiadores profesionales de TxDOT llevará a cabo investigaciones y encuestas, revisando 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.</p>
<p>Estación 6: Cronograma y Próximos Pasos</p>	<p>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.</p> <p>CRONOGRAMA Y PRÓXIMOS PASOS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL</p> <p>El trabajo en el proyecto Downtown 10 comenzó en el 2019 con una serie de reuniones y talleres con personas, funcionarios electos, partes interesadas y miembros del comité directivo. El proyecto comenzó con el análisis del tráfico del corredor y la recopilación de datos sobre las condiciones existentes. Se refinaron las metas y objetivos del estudio del corredor. Re imagine la I-10 y se identificaron las alternativas viables. Desde ese tiempo, basado en el proceso de la NEPA, TxDOT ha determinado que el proyecto Downtown 10 será clasificado y preparado como una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) para evaluar más a fondo los recursos ambientales que serán impactados por el proyecto. Se anticipa que el proceso del EIS tome dos años para que se lleven a cabo las evaluaciones necesarias y llegar al Acta de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés) al final del 2024. La construcción del proyecto podría iniciar en el 2025 si el ROD da lugar a la selección de una alternativa de construcción y si se obtiene financiamiento.</p>
<p>Estación 7: Información Adicional</p>	<p>COMO COMENTAR</p> <p>Bienvenido a la estación de comentarios, la cual es la estación final. TxDOT está comprometido con el esfuerzo continuo para obtener comentarios del público sobre este proyecto y sus comentarios son valiosos. Esta estación consta de dos diapositivas y una mesa. La diapositiva de la izquierda proporciona información adicional sobre cómo enviar sus comentarios, incluyendo comentarios en línea, 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 11 de enero de 2023 para que se incluyan en el resumen de la reunión.</p> <p>INFORMACIÓN DE CONTACTOS DEL PROYECTO</p> <p>La diapositiva de la derecha proporciona información de Hugo Hernández, Gerente del Proyecto de TxDOT y Brian Swindell, Gerente del Proyecto de nuestro equipo de consultores, 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 centro de la mesa hay un enlace a la página web de TxDOT ROW, que brinda acceso a información de derecho de vía e información de contacto de derecho de vía. Si bien el derecho de vía 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 miércoles, 11 de enero de 2023. No dude en enviar esta reunión a sus vecinos si no recibieron el enlace. Todos los comentarios recibidos hasta el 11 de enero 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.</p>