



ESTACIÓN 1: BIENVENIDA Y REGISTRO

Bienvenidos a la reunión pública virtual del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) en el Distrito de El Paso para el Estudio de Viabilidad de FM 76 (Calle North Loop). FM 76 se conoce localmente como North Loop Drive, pero nos referiremos al estudio como FM 76 durante el resto de la presentación. Mi nombre es Lauren Macias-Cervantes, y soy parte del equipo del Estudio de Viabilidad de FM 76, hoy los guiaré a través de esta reunión pública interactiva.

Si tiene preguntas sobre el uso de este formato, puede llamar a Gilysa Garcia al (737) 272-6777 para obtener ayuda.

Esta reunión pública virtual ha sido diseñada para reflejar una reunión pública tradicional, al mismo tiempo le brinda la oportunidad de atender esta reunión desde la comodidad y seguridad de su propio hogar. Tendrá la oportunidad de conocer el proyecto propuesto a través de varios paneles de exhibición. También tendrá la oportunidad de enviar comentarios durante la duración de la reunión pública virtual.

Comencemos con la orientación de este formato de sala virtual. En la esquina superior izquierda de la pantalla hay una caja naranja con un menú desplegable que ofrece un esquema de las estaciones en la sala. En la parte superior derecha hay un mapa de la sala virtual. Si no ve el mapa rectangular, haga clic en el icono del mapa. Las estaciones enumeradas en este mapa coinciden con los números del menú desplegable. Los números de estación azules resaltados en el mapa indican la estación que está viendo en ese momento. En cualquier momento, puede utilizar este mapa para moverse de una estación a otra o para orientarse en la sala.

En la parte inferior de la pantalla verás varios iconos. El primer icono a la izquierda, etiquetado como la letra "i" le dará más información sobre cómo navegar por la sala y qué hacen los diferentes botones. El siguiente icono a la derecha, mostrado como "www" le llevará a la página web del proyecto de TxDOT que incluye todos los materiales que verá hoy en la reunión. Al lado de este icono se ven los iconos más y menos que se pueden utilizar para acercar y alejar, respectivamente, en cualquier momento. Hemos incluido un botón de ayuda "HELP" que puede pulsar en cualquier momento. Hay un icono de comentario en la esquina inferior derecha de la pantalla. Puede dejar un comentario en cualquier estación haciendo clic en este botón. Además, hay un botón de pausa y reproducción cerca de la parte inferior de la pantalla que le permite reproducir y poner en pausa la narración. Por último, para avanzar una estación, haga clic en la flecha de la derecha de la pantalla. Para retroceder, haga clic en la flecha de la izquierda. Puede ver todas las estaciones tantas veces como quiera, así como reproducir cualquier narración cuantas veces quiera.

Veamos ahora la Estación 1, empezando por los paneles. En primer lugar, tenemos el panel de bienvenida; para acercar cada panel, simplemente haga clic en el icono que parece un ojo. Cuando haya terminado de ver el panel, simplemente presione la "X" en la esquina superior a la derecha para salir. También puede hacer clic en el icono de la derecha para descargar el panel y verlo en formato PDF y luego imprimirlo o guardarlo en su dispositivo. Verá los mismos iconos para todas las exposiciones y folletos de la sala. El segundo panel de esta sección habla sobre cómo acabar con las muertes en las carreteras de Texas.

El 7 de noviembre de 2000 fue el último día sin muertes en las carreteras de Texas. Eso significa que durante casi 23 años ha muerto al menos una persona cada día. Todos tenemos un papel que desempeñar para cambiar esta situación. Este mensaje es ese recordatorio: acabar con la racha de muertes en las autopistas de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestro objetivo de cero muertes para el 2050. Los tejanos pueden desempeñar un papel importante para poner fin a los accidentes mortales con unos sencillos hábitos de conducción: llevar puesto el cinturón de seguridad, conducir respetando el límite de velocidad, dejar al lado el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas. Por favor, haz tu parte y comparte este mensaje con



tus amigos y familiares.

Ahora, bajando a la mesa - el primer papel en la mesa es donde usted se registra para la reunión. Por favor, proporcione su información de contacto, para mantenerle informado sobre el progreso del proyecto. Animamos a todos los visitantes a registrarse. Para hacerlo, simplemente haga clic en el icono de la pluma debajo de la caja que dice "Registro".

Cuando haya terminado de ver los materiales de esta estación, haga clic en las flechas de la parte derecha de la pantalla o seleccione la estación 2 en el mapa de la esquina superior a la derecha de la pantalla para avanzar.

ESTACIÓN 2: DESCRIPCION DEL ESTUDIO

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La estación 2 ofrece un panel general del proceso de estudio de viabilidad y un panel que describe las características del corredor existente.

Panel 1

El estudio de viabilidad llevó a cabo un análisis multimodal del corredor para desarrollar mejoras viables de movilidad y seguridad a lo largo del corredor de FM 76. Como resultado del estudio de viabilidad, TxDOT identificó tres conceptos alternativos y recomendó mejoras que minimizarían y/o evitarían posibles impactos al medio ambiente humano y natural donde fuera práctico.

El proceso de estudio de viabilidad suele durar entre 12 y 18 meses e incluye 4 fases. En la primera se definen los problemas, se identifican las limitaciones actuales y se analizan los patrones de tráfico actuales y futuros a lo largo del corredor estudiado. La segunda fase consistió en desarrollar posibles opciones preliminares e identificar metas y objetivos. La tercera fase consistió en un análisis de alternativas de las posibles opciones de mejora. La cuarta y última fase, en la que nos encontramos ahora, incluye la identificación de alternativas conceptuales y la elaboración de un informe de estudio de viabilidad con las mejoras recomendadas a corto, medio y largo plazo.

Panel 2

El estudio de viabilidad está analizando un segmento de FM 76 de 12.5 millas de largo. Los límites del estudio son desde FM 1281 (o Bulevar Horizon) en Socorro hasta SH 20 (o Avenida Alameda) en Fabens. La configuración actual de la carretera del corredor de estudio FM 76 comienza con una sección dividida de cuatro carriles que se extiende desde FM 1281 hasta Milo Drive, en Socorro. Esta sección tiene arcenes pavimentados de 11 pies de ancho y banquetas de 5 pies de ancho disponibles a ambos lados del corredor.

La sección del corredor de estudio entre Milo Drive en Socorro y la ciudad de Fabens consiste generalmente en una carretera de dos carriles sin división, con arcenes pavimentados de 3 a 4 pies de ancho. Actualmente no hay arcenes disponibles a ambos lados del corredor.

El corredor de estudio termina con una sección no dividida de dos carriles en la ciudad de Fabens, con arcenes de 5 pies de ancho a cada lado de Fabens Road, conduciendo hacia SH 20.

Cuando termine de ver los paneles, pase a la estación 3.

ESTACIÓN 3: AMBIENTAL

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La estación 3 proporciona un panel de mapa de limitaciones que muestra las condiciones actuales dentro del área de estudio de las limitaciones ambientales basadas en diversas fuentes de información.

Este borde indica el área de estudio y no el derecho de paso de la carretera propuesta. Como se puede ver en el mapa, se utilizan diferentes códigos de colores para detallar el uso del suelo y marcadores para identificar los pozos de aguas subterráneas y otras características. Por ejemplo, las parcelas que aparecen en naranja son comerciales y las que aparecen en amarillo son residenciales. Otros marcadores, como los puntos azul claro, muestran la ubicación de los pozos de aguas subterráneas y los cuadrados morados muestran la ubicación de los lugares de culto.

En las zonas más desarrolladas, la mayor parte del terreno consiste en usos residenciales y comerciales, mientras que en las zonas rurales, la mayor parte se destina a huertos y usos agrícolas. Estos detalles ayudarán a dar forma a las alternativas conceptuales propuestas a medida que se desarrolle el estudio con el objetivo de evitar y minimizar los impactos al medio ambiente humano y natural.

Cuando haya terminado de ver los paneles, pase a la estación 4.

ESTACIÓN 4: TRÁFICO Y SEGURIDAD

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La Estación 4 proporciona un Panel de análisis de seguridad para choques en intersecciones y otro para choques en segmentos. También incluye un Panel para la demanda futura de tráfico en el corredor sin mejoras del estudio de viabilidad, que se conoce como el escenario "No-Build" [escenario sin construcción], y un panel para la demanda futura de tráfico con mejoras de estudio de viabilidad, conocido como el "Build Scenario" [escenario de construcción].

Panel 1

Se realizó un análisis de seguridad para el estudio de viabilidad utilizando datos de choques recopilados del Sistema de Información de Tasas de Choques (o CRIS, por sus siglas en inglés) de TxDOT por un período de cinco años de 2015 a 2019. Los datos de choques ayudan a identificar los patrones generales de choques en el corredor de estudio y señalan las áreas donde pueden existir problemas de seguridad.

El mapa de la izquierda muestra los lugares del corredor donde hay un mayor número de choques en las intersecciones. Estos lugares se denominan "puntos críticos". Los puntos críticos se pueden utilizar para identificar los lugares donde se necesitan posibles mejoras de seguridad dentro de un corredor de estudio, tanto en las intersecciones como a lo largo de los segmentos de la carretera. El mapa muestra que hay varios "puntos críticos" de choques en intersecciones dentro del corredor, los cuales están localizados en la intersección de FM 76 (North Loop Drive) con:

- Horizon Boulevard (FM 1281)
- Bauman Road
- Clint-San Elizario (FM 1110)
- Island Road / Alameda Avenue (SH 20).



Los problemas de seguridad de las intersecciones observados en el corredor de FM 76 se resumen en la parte superior derecha:

- El 50% de los choques en intersecciones no señalizadas son choques en ángulo
- El 60% de los choques en intersecciones no tenían mediana

Las mejoras de seguridad recomendadas para abordar estos problemas de seguridad en las intersecciones se resumen en la parte inferior derecha. Estas incluyen:

- añadir más carriles de para dar vuelta
- mejorar la señalización
- renovar y actualizar las marcas del pavimento
- mejorar la iluminación de las intersecciones
- mejorar la señalización en las intersecciones e
- la instalación de "loons" [rincón pavimentado], que permiten a los vehículos grandes realizar giros en U con mayor facilidad.

Panel 2

El mapa de la izquierda muestra que hay varios "puntos críticos" de segmentos de choque dentro del corredor de FM 76, que se encuentran entre:

- Horizon Boulevard (FM 1281) and Clint-San Elizario (FM 1110)
- Webb Road and Porter Rebb Road
- Island Road / Alameda Avenue (SH 20).

Los problemas de seguridad del segmento existente observados en el corredor de FM 76 se resumen en la parte superior derecha:

- 75% de todos los choques del segmento ocurrieron de noche,
- El 70% de los choques de peatones y ciclistas se produjeron en lugares sin mediana.
- La mayoría de los choques ocurrieron donde había arcenes de menos de seis pies.

Las mejoras de seguridad recomendadas para abordar estos problemas de seguridad del segmento se resumen en la parte inferior derecha. Estas incluyen

- instalación de un borde molido
- instalación de una línea central molida
- instalación de marcas reflectantes en el pavimento
- mejorar la iluminación
- instalar una mediana elevada y
- mejorar la señalización.

Panel 3

El estudio de viabilidad analizó las condiciones futuras del tráfico en 2045, para estimar la demanda de viajes y la capacidad vial necesaria a lo largo del corredor de FM 76. Este análisis preliminar se denomina escenario de no construcción, en el que se evalúa la demanda futura de viajes comparándola con las condiciones actuales de las carreteras.



Una de las indicaciones de la capacidad de las carreteras es el nivel de servicio durante las horas pico, que registra la eficiencia con que el volumen de tráfico se mueve a través de las intersecciones durante las horas del día cuando el volumen de tráfico en las carreteras está en su punto más alto.

Los niveles de servicio de A a C representan un tráfico que oscila entre condiciones de flujo libre y condiciones de flujo estable que provocan pequeñas interrupciones del flujo de tráfico. El nivel de servicio D representa condiciones de flujo de tráfico inestable con velocidades de viaje significativamente reducidas. El nivel de servicio E representa una congestión de tráfico notable con una demanda de viajes que se aproxima o alcanza la capacidad de la vía, y el nivel de servicio F representa una congestión de tráfico grave con una demanda de viajes que supera la capacidad de la vía y provoca condiciones de flujo de tráfico de parada y arranque.

El mapa de la izquierda muestra el futuro nivel de servicio de las intersecciones controladas por señales de alto durante la hora pico de la tarde, mientras que el mapa de la derecha muestra el futuro nivel de servicio de las intersecciones controladas por semáforos durante la hora pico de la tarde.

El análisis de intersecciones de 2045 indica que, si no mejoramos el corredor, se proyecta que la mayoría de las intersecciones controladas por señales de alto entre FM 1281 (Horizon Boulevard) y FM 1110 (Clint - San Elizario) operarán con nivel de servicio F debido a demoras excesivas y colas de tráfico durante la hora pico de la tarde, mientras que se pronostica que las siguientes intersecciones con semáforos operarán con nivel de servicio F con demora excesiva:

- FM 76 y FM 1281
- FM 76 y Bauman Road
- FM 76 y Clint Cut-Off Road

Se espera que las demás intersecciones en Fabens funcionen a un nivel de servicio C o mejor.

Panel 4

El estudio de viabilidad también analizó la capacidad de las posibles alternativas de construcción para satisfacer la demanda de viajes estimada en 2045. Este análisis se denomina Escenario de Construcción, y estima la capacidad de las mejoras recomendadas para el corredor para satisfacer la demanda futura de viajes a lo largo del corredor de FM 76.

La alternativa recomendada tiene tres configuraciones diferentes de carreteras a lo largo de tres segmentos diferentes del corredor:

- Cuatro carriles de circulación con una mediana elevada entre Horizon Boulevard y Clint San Elizario
- Dos carriles de circulación con un carril de giro a la izquierda de doble sentido entre Clint San Elizario y Fabens Road
- Dos carriles de circulación entre Fabens Road y Alameda Ave.

Además, la alternativa recomendada agrega 2 nuevos semáforos al corredor FM 76, en la intersección de FM 76/Sudan Drive; y en FM 76/Worsham Road/Wellettka Road, aumentando el número total de semáforos a lo largo del corredor FM 76 de 6 a 8.

El mapa de la izquierda muestra el futuro nivel de servicio de las intersecciones controladas por señales de alto durante la hora pico de la tarde, mientras que el mapa de la derecha muestra el futuro nivel de servicio de las intersecciones controladas por semáforos durante la hora pico de la tarde.

- El Escenario Construido muestra un mejor nivel de servicio en la mayoría de las intersecciones controladas por señales de alto, con sólo 2 intersecciones operando a un nivel de servicio E o F, comparado con 20 intersecciones en el Escenario de No Construcción.
- El Escenario de Construcción también muestra un mejor nivel de servicio en las intersecciones señalizadas, con una

reducción del 86% en las colas y demoras observadas en el Escenario de No Construcción.

Cuando haya terminado de ver los paneles, pase a la estación 5.

ESTACIÓN 5: RESUMEN DE LA DIVULGACIÓN PREVIA

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La estación 5 ofrece un panel que resume la divulgación de información a las personas interesadas y al público en general y un panel que resume las aportaciones de las personas interesadas y del público.

Panel 1

El estudio de viabilidad solicitó la opinión de las personas interesadas y de los grupos locales a través de reuniones consultivas con las personas interesadas, reuniones públicas y reuniones individuales.

A lo largo del estudio se realizaron reuniones individuales con las organizaciones que se muestran en el panel:

- La primera reunión de consulta con las personas interesadas se llevó a cabo el 20 de julio de 2022 y en ella se revisó el propósito del estudio de viabilidad, los límites del corredor, las condiciones actuales y las fases del estudio de viabilidad. Las personas interesadas aportaron información sobre la recopilación de datos iniciales, las preocupaciones y las necesidades del corredor.
- El 27 de septiembre de 2022 se llevó a cabo la segunda reunión de consulta con las personas interesadas, en la que se revisaron los comentarios de la reunión anterior y se presentaron actualizaciones sobre la recopilación de datos, la seguridad del tráfico y el análisis de la demanda de viajes. También se revisaron las limitaciones actuales en cuanto a derechos de paso, servicios públicos y uso del terreno, y se pidió a las personas interesadas que aportaran su opinión.
- La primera reunión pública se llevó a cabo el 28 de febrero de 2023, y en la misma se presentaron las condiciones de tráfico existente y futuras, los mapas de derechos de paso y servicios públicos, y los mapas de limitaciones ambientales. Se recopilaron las aportaciones del público sobre los retos y necesidades del corredor de estudio.
- El 6 de junio de 2023 se llevó a cabo la tercera reunión de consulta con las personas interesadas, en la que se presentó la matriz de selección de nivel 1 y el borrador de las secciones típicas. Las personas interesadas aportaron sus comentarios sobre las secciones típicas, así como sobre los objetivos que informaron el Análisis de Nivel 1.
- El 18 de octubre de 2023 se llevó a cabo la cuarta reunión de consulta con las personas interesadas, en la que se presentaron los resultados de la selección de nivel 2 y de las tres alternativas de concepto del corredor. Las personas interesadas dieron su opinión sobre las alternativas de concepto del corredor.
- La segunda y última reunión pública se está llevando a cabo ahora y recopilará información sobre el concepto alternativo y las mejoras recomendadas en el informe del estudio de viabilidad, que se finalizará en marzo de 2024.
- Las reuniones de consulta de las personas interesadas y la reunión pública contaron con la asistencia de representantes de las comunidades locales y regionales.

Panel 2

Las aportaciones de las personas interesadas y los comentarios del público se recopilaron a lo largo del estudio de viabilidad y se resumen en este mapa de comentarios públicos. Los comentarios se clasifican como se indica en la leyenda del mapa:

- Las ubicaciones con problemas de seguridad, Tráfico e Iluminación están identificadas por los círculos naranja oscuro del mapa; tenga en cuenta que ésta es la categoría de comentarios más popular

- Las ubicaciones con problemas de conectividad, servidumbres, transporte de mercancías o propuestas de ampliación de la carretera se muestran en el mapa con círculos de color gris oscuro; tenga en cuenta que ésta es la segunda categoría de comentarios más popular
- Las ubicaciones con problemas de drenaje, agua y mantenimiento aparecen en los círculos de color aqua del mapa
- Las ubicaciones con problemas de capacidad de carreteras, estación de bomberos o derecho de paso se muestran en los círculos azul marino del mapa
- Las ubicaciones con problemas multimodales se muestran en el mapa con el círculo verde oscuro
- Los detalles específicos de los comentarios se muestran en los cuadros naranjas del mapa de comentarios.
- Además, las ubicaciones de las futuras urbanizaciones compartidas por las personas interesadas se identifican mediante los círculos verdes claros más grandes del mapa.

Cuando haya terminado de ver los paneles, pase a la estación 6.

ESTACIÓN 6: ALTERNATIVAS

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La estación 6 ofrece 3 paneles que resumen las tres alternativas conceptuales diferentes para el corredor de estudio, analizando las ventajas y los contras de cada una, antes de identificar finalmente el concepto alternativo recomendado.

Panel 1

La alternativa 1 tiene tres secciones típicas diferentes a lo largo de tres segmentos diferentes del corredor:

- El segmento 1, desde Horizon Blvd hasta Clint San Elizario, tiene 4 carriles de circulación divididos por un carril de doble sentido para girar a la izquierda en el centro del corredor. También tiene arcenes de 10 pies a cada lado del corredor.
- El segmento 2, desde Clint San Elizario hasta la calle 5, tiene 2 carriles divididos por un carril de doble sentido para girar a la izquierda en el centro del corredor, y también tiene arcenes de 10 pies a cada lado del corredor.
- El segmento 3, desde la calle 5 hasta la avenida Alameda, tiene 2 carriles de circulación e instalaciones separadas para bicicletas y peatones, con arcenes y carriles para bicicletas a ambos lados del corredor, e iluminación en Fabens.

Las ventajas del concepto alternativo 1 incluyen:

- Mejora de la movilidad de la carretera
- Mejoras moderadas de la seguridad y el tráfico
- Mejoras moderadas en el manejo de accesos
- Mejora de manejo de emergencias
- Menor impacto ambiental y en el derecho de paso

Los CONTRAS del concepto alternativo 1 incluyen:

- Mínimas acomodaciones para instalaciones ciclistas y peatonales

Panel 2

La alternativa 2 tiene tres secciones típicas diferentes a lo largo de tres segmentos distintos del corredor:

- El segmento 1, desde Horizon Blvd hasta Clint San Elizario, tiene 4 carriles de circulación divididos por una mediana elevada con iluminación en el centro del corredor. Tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor y un arcén de 8 pies en el lado suroeste del corredor.
- El segmento 2, desde Clint San Elizario hasta la calle 5, tiene 2 carriles de circulación rodeados por arcenes de 12 pies a cada lado del corredor. También tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor.

- El segmento 3, desde la calle 5 hasta la avenida Alameda, tiene 2 carriles de circulación e instalaciones separadas para ciclistas y peatones, con arcenes y carriles para bicicletas a ambos lados del corredor, e iluminación en Fabens.

Las ventajas del concepto alternativo 2 incluyen:

- Mejora de la movilidad de la carretera
- Mayores mejoras en la seguridad y el tráfico
- Mayores mejoras en el manejo de accesos
- Mayores acomodaciones para instalaciones ciclistas y peatonales

Los contras del concepto alternativo 2 incluyen:

- Impactos moderados sobre el ambiente y el derecho de paso
- Menores resultados en el manejo de emergencias en comparación con otras alternativas

Panel 3

La alternativa 3 tiene tres secciones típicas diferentes a lo largo de tres segmentos diferentes del corredor:

- El segmento 1, desde Horizon Blvd hasta Clint San Elizario, tiene 4 carriles de circulación divididos por una mediana elevada con iluminación en el medio del corredor. Tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor y un arcén en el lado suroeste del corredor.
- El segmento 2, desde Clint San Elizario hasta la calle 5, tiene 2 carriles divididos por un carril de doble sentido para girar a la izquierda en el centro del corredor, y arcenes de 10 pies a cada lado del corredor. También tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor.
- El segmento 3, desde la calle 5 hasta la avenida Alameda, tiene dos carriles de circulación e instalaciones separadas para ciclistas y peatones, con arcenes y carriles para bicicletas a ambos lados del corredor, e iluminación en Fabens.

Las ventajas de la alternativa 3 incluyen:

- Mejora de la movilidad de la carretera
- Mayores mejoras de seguridad y tráfico
- Las mayores mejoras en el manejo de accesos en comparación con otras alternativas
- Mayores instalaciones para ciclistas y peatones
- Mejoras moderadas en el manejo de emergencias

Los contras del concepto alternativo 3 incluyen:

- Impactos moderados al ambiente y al derecho de vía

La alternativa 3 ofrece los mayores beneficios en comparación con las otras alternativas y es la alternativa recomendada para implementación.

Cuando haya terminado de ver los paneles, pase a la estación 7.

ESTACIÓN 7: DIAGRAMA

La estación 7 contiene un mapa del corredor de estudio que muestra la alternativa 3 del concepto de corredor recomendado, junto con imágenes en 3D de las mejoras recomendadas en las intersecciones.

La alternativa 3 tiene tres secciones típicas diferentes con tres huellas diferentes a lo largo de tres segmentos diferentes del corredor:

- El segmento 1 se muestra con la línea roja punteada desde Horizon Blvd hasta Clint San Elizario. Tiene 4 carriles de circulación divididos por una mediana elevada con iluminación en el centro del corredor. Tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor y un arcén en el lado suroeste del corredor, o arcén con baranda, dependiendo del contexto local. La amplitud total de la huella propuesta para este tramo es de 87 pies.
- El segmento 2 se muestra con la línea naranja punteada desde Clint San Elizario hasta la calle 5. Tiene dos carriles de circulación divididos por un carril bidireccional de giro a la izquierda en el centro del corredor y arcenes de 3 metros a cada lado del corredor. También tiene un camino de uso compartido a lo largo del lado noreste del corredor. La amplitud total de la huella propuesta para este segmento es de 75 pies.
- El segmento 3 se muestra con la línea azul punteada desde la calle 5 hasta la avenida Alameda. Tiene 2 carriles de circulación e instalaciones separadas para bicicletas y peatones, con un arcén y un carril para bicicletas en la calle a cada lado del corredor, e iluminación en Fabens. La amplitud total de la huella propuesta para este segmento es de 56 pies.

La huella actual del corredor se muestra en color cian claro y oscila entre 50 y 135 pie.

Además, se muestran renderizaciones de intersecciones en 3D en las siguientes intersecciones, a petición de las personas interesadas:

- FM 76 y Horizon Blvd
- FM 76 y Bauman Rd
- FM 76 y Clint Cut-off Rd
- FM 76 y Clint San-Elizario
- FM 76 y 5th St
- FM 76 y Fabens Rd

Cuando haya terminado de ver el diagrama, pase a la estación 8.

ESTACIÓN 8: PRÓXIMOS PASOS/CALENDARIO

Al comenzar esta siguiente estación, recuerde hacer clic en el icono del ojo que aparece debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional que se presenta sobre cada tema.

La estación 8 contiene un panel que resume las recomendaciones del proyecto de informe de viabilidad y los costos estimados, así como los próximos pasos.

Panel 1

El borrador del informe del estudio de viabilidad de FM 76 está actualmente en desarrollo, e incluye una lista de mejoras recomendadas a corto, medio y largo plazo basadas en la Alternativa 3 del Concepto del Corredor.

Las mejoras a corto plazo se recomiendan para implementar en un plazo de cinco años, mientras que las recomendaciones a medio plazo se sitúan en un plazo de 5-10 años, y las recomendaciones a largo plazo se recomiendan para implementar más allá de un período de 10 años.

Las recomendaciones a corto plazo incluyen mejoras que suelen ser menos costosas y más rápidas de aplicar, desde una perspectiva de planificación y programación. Entre ellas se incluyen:

- Añadir carriles de giro a la derecha en las intersecciones no señalizadas
- Renovación de la pintura de los pasos de peatones
- Incorporación de indicadores luminosos en curvas cerradas
- Renovación de la pintura de las franjas centrales y de los arcenes

- Adición de servicios para vehículos de emergencia en todas las intersecciones señalizadas

Las recomendaciones a medio plazo incluyen el desarrollo y la aplicación de planes y mejoras que pueden requerir más tiempo y dinero desde el punto de vista de la planificación y la programación. Entre ellas se incluyen:

- Adquisición de derechos de paso
- Elaboración de planos, especificaciones y presupuestos
- Inicio del proceso de estudios ambientales
- Añadir paradas a la ruta 84 de autobús en FM 76
 - Sudan Dr, Liahona Dr, Barnhart Dr, Bauman Rd, Welletka Dr, Richardson Rd, Ranch Viejo Dr, y Estate Dr
- Instalación de cables de fibra óptica y pull boxes para comunicaciones de tráfico
- Adición de nuevos semáforos
 - Sudan Dr y Worsham/Welletka Dr

Las recomendaciones a largo plazo incluyen la realización de mejoras que suelen requerir más tiempo y dinero desde el punto de vista de la planificación y la programación. Entre ellas se incluyen:

- Completar la construcción de la alternativa 3 del concepto de corredor recomendado
- Mejoras de iluminación
- Añadir zonas de refugio para peatones en las medianas
- Completar las conexiones con el Centro de Manejo de Tráfico TransVista
- Mejora de las paradas de autobús de la ruta 84 para incluir refugio con bancos para sentarse
- Y Extender la Ruta 84 de Autobús a lo largo de FM 76 a medida que se desarrolla el corredor

El costo total estimado de las mejoras recomendadas a corto, medio y largo plazo para el Estudio de Viabilidad de FM 76 es de aproximadamente 150 millones de dólares.

El estudio de viabilidad es el primer paso en el proceso de planificación, programación y ejecución del corredor.

El segundo paso sería el proceso ambiental y la fase de diseño esquemático.

El tercer paso incluiría el desarrollo de los diseños finales, así como la adquisición del derecho de paso y los ajustes de los servicios públicos.

El cuarto y último paso sería la construcción de los proyectos de mejora.

Cabe señalar que el avance en estas etapas depende de los resultados de las etapas anteriores y de la disponibilidad de fondos. También debe tenerse en cuenta que, dependiendo del perímetro, las recomendaciones del estudio podrían dividirse en varios proyectos diferentes que se extiendan a lo largo de un periodo de tiempo más largo.

Cuando haya terminado de ver el borrador de las recomendaciones del estudio de viabilidad y los pasos siguientes, pase a la estación 9.

ESTACIÓN 9: PROCESO DE COMENTARIOS PÚBLICOS

Esta es la estación final de la reunión pública virtual. El panel ofrece instrucciones para enviar comentarios.

La estación 9 contiene un panel que resume las diferentes formas de enviar comentarios sobre el estudio de viabilidad de FM 76.

Los participantes en la reunión virtual pueden dejar un comentario descargando la carta de comentarios de la página web del estudio de viabilidad de FM 76 (North Loop Drive) en www.txdot.gov, utilizando la palabra clave de búsqueda "FM 76 North Loop Drive Feasibility Study" o por correo electrónico a NorthLoopFeasibilityStudy@icf.com. También se puede enviar por correo postal un formulario de comentarios a la dirección que se muestra aquí.



Los comentarios deben ser recibidos o matasellados antes del miércoles, 21 de febrero de 2024. Las respuestas a los comentarios recibidos estarán disponibles en línea en www.txdot.gov una vez que se hayan preparado.

Le agradecemos el tiempo dedicado a participar en esta reunión pública virtual. Con esto concluye la reunión pública virtual.