



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.



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.



ALTERNATIVA D - CENTRO DE LA CIUDAD OESTE



CENTRO DE LA CIUDAD ENTRE LA CALLE PROSPECT Y LA CALLE OREGON



CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1. PUNTE PARA BICICLETAS/PEATONES EN LUGAR DE LA CALLE PROSPECT
- 2. REUBICACIÓN DE LA CAMINOS LATERALES EB PARA CREAR ESPACIO A LO LARGO DEL CORREDOR
- 3. ACERAS ANCHAS A LO LARGO DE LAS CAMINOS DE ACCESO
- 4. CARRILES PARA BICICLETAS A LO LARGO DE LA CALLE EL PASO
- 5. EL TRANVÍA PERMANECERÁ EN EL PUNTE DE LA CALLE OREGÓN
- 6. EVITA LAS PROPIEDADES ENTRE YANDELL DR Y I-10

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-16630 de noviembre del 2022

Las mejoras al oeste del centro 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 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.



ALTERNATIVA D - CENTRO DE LA CIUDAD ESTE



CENTRO DE LA CIUDAD ENTRE LA CALLE OREGON Y LA CALLE CAMPBELL



PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 MEJORARÁN LOS CRUCES EN LAS INTERSECCIONES
- 2 ACERAS ANCHAS A LO LARGO DE YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING
- 3 CARRILES BICI A LO LARGO DE LA CALLE STANTON Y LA CALLE CAMPBELL
- 4 EL TRANVÍA PERMANECE EN EL PUENTE DE LA CALLE STANTON
- 5 EL CARRIL A LO LARGO DE YANDELL DR SE ELIMINARÁ PARA CREAR ESPACIO
- 6 USO COMPARTIDO DEL CAMINO A LO LARGO DE LA CARRETERA DE ACCESO EN DIRECCIÓN OESTE A LA CALLE KANSAS EN DIRECCIÓN ESTE

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166

30 de noviembre del 2022

En el lado este del centro, las mejoras adicionales al área del centro en la Alternativa D incluyen

- 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



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

- Utilizar la calle Prospect como puente peatonal para permitir que los peatones y ciclistas crucen de forma segura la I-10.
- Un carril adaptativo 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



ALTERNATIVA D



MIRANDO EN DIRECCIÓN OESTE DESDE EL LIBRAMIENTO ESTATAL 478 (CALLE COPIA)



CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 UN CARRIL ADAPTABLE AÑADIDO
- 2 CONFIGURACIÓN DE RAMPA MODIFICADA
- 3 CARRETERA DE ACCESO CONTINUO ADICIONAL
- 4 CAMINO DE USO COMPARTIDO ADICIONAL

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-16630 de noviembre del 2022

Como se señaló en la diapositiva anterior el carril adaptivo continúa a lo largo del área del proyecto.

- 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.

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.



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.



ALTERNATIVA G



CENTRO DE LA CIUDAD ENTRE LA CALLE PROSPECT Y LA CALLE OREGON



PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 CONEXIÓN CICLISTA/PEATONAL CON LA CALLE PROSPECT
- 2 REUBICACIÓN DE YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING PARA CREAR ESPACIO A LO LARGO DEL CORREDOR
- 3 ACERA ANCHA Y CARRIL DE BICICLETAS EN YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING
- 4 MEJORARÁN LOS CRUCES EN LAS INTERSECCIONES
- 5 PUENTE DE LA CALLE OREGÓN PARA TRANVÍA, BICICLETA/PED/AUTOBÚS SOLAMENTE

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166 30 de noviembre del 2022

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios

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

- 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.



En el lado este del centro, 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 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.



ALTERNATIVA G



YANDELL DRIVE Y LA CALLE SANTE FE MIRANDO AL OESTE



PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 CARRETERA DE ACCESO CONTINUO EN DIRECCIÓN ESTE Y OESTE
- 2 CARRIL ADAPTABLE AÑADIDO Y CARRIL DE USO GENERAL EN CADA DIRECCIÓN
- 3 CONEXIÓN CICLISTA/PEATONAL CON LA CALLE PROSPECT
- 4 CAMINO DE USO COMPARTIDO A LO LARGO DE LA CARRETERA DE ACCESO AL OESTE
- 5 ACERAS ANCHAS A LO LARGO DEL PUENTE DE LA CALLE TRANSVERSAL
- 6 MEJORARÁN LOS CRUCES EN LAS INTERSECCIONES

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166

30 de noviembre del 2022

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

- 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.



Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptivo continúa a lo largo del área del proyecto.

- 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.

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.



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.



ALTERNATIVA H



ENTRE CALLE PROSPECT Y CALLE OREGON



PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

1. CONEXIÓN CICLISTA/PEATONAL CON LA CALLE PROSPECT
2. REUBICACIÓN DE YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING PARA CREAR ESPACIO A LO LARGO DEL CORREDOR
3. ACERAS ANCHAS Y CARRIL DE BICICLETAS EN YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING
4. MEJORARÁN LOS CRUCES EN LAS INTERSECCIONES
5. PUENTE DE LA CALLE OREGÓN PARA TRANVÍA, BICICLETA/PED/AUTOBÚS SOLAMENTE

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166

30 de noviembre del 2022

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.

- 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.



**DOWNTOWN
10**

ALTERNATIVA H



ENTRE CALLE OREGON Y CALLE CAMPBELL



PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 MEJORARÁN LOS CRUCES EN LAS INTERSECCIONES
- 2 ACERAS ANCHAS Y CARRIL DE BICICLETAS A LO LARGO DE YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING
- 3 CARRILES DE BICICLETAS A LO LARGO DE LA CALLE STANTON
- 4 PUENTE DE LA CALLE STANTON PARA TRANVÍA, BICICLETA/PED/AUTOBÚS SOLAMENTE
- 5 REUBICACIÓN DE YANDELL DRIVE Y AVENIDA WYOMING PARA CREAR ESPACIO A LO LARGO DEL CORREDOR
- 6 CAMINO DE USO COMPARTIDO A LO LARGO DE LA CARRETERA DE ACCESO EN DIRECCIÓN OESTE AL ESTE DE LA CALLE STANTON

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166

La imagen mostrada es un trabajo en desarrollo con fines de ilustración y está sujeta a cambios

30 de noviembre del 2022

En el lado este del centro, similar al lado oeste

- 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.



Fuera del centro, la Alternativa H incluye

- Carriles laterales continuos 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. Al igual que 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.
- 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.



Como se señaló en la diapositiva anterior, el carril adaptable continúa a lo largo del área del proyecto.

- 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.

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.

DOWNTOWN 10 **CAMBIOS EN EL DISEÑO BASADOS EN APORTES DEL PÚBLICO**

LO QUE ESCUCHAMOS	LO QUE ESCUCHAMOS	LO QUE ESCUCHAMOS
<p>Reducir la cantidad de impactos y desplazamientos del derecho de vía (ROW, por sus siglas en inglés)</p>	<p>Mejorar y reconectar las áreas impactadas por la I-10 original</p>	<p>Proveer soluciones multimodales de alta calidad</p>
LO QUE ESTÁ HACIENDO TxDOT <p>Escuchar las preocupaciones del público sobre los impactos y desplazamientos del derecho de paso y trabajar para resolverlos donde sea posible. TxDOT ha reducido en gran medida la cantidad de impactos al derecho de paso en todo el proyecto Downtown 10.</p> <p>Estrategias específicas incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none">Trabajar con el Union Pacific (UP) Railroad para identificar oportunidades de utilizar el derecho de paso del ferrocarril para reducir el número de desplazamientos e impactos en el derecho de paso a lo largo del corredor. Por ejemplo, al este del centro de la ciudad, TxDOT está buscando modificar la alineación hacia Dallas Ward para reducir los impactos en las propiedades a lo largo de la avenida East Missouri desde la calle Campbell hasta el este de la calle Cotton.Refinar el diseño general para optimizar los incrementos de diseño de la autopista, donde sea posible, para proporcionar un diseño más eficiente y reducir aún más los impactos al derecho de paso.	LO QUE ESTÁ HACIENDO TxDOT <p>Considerar algunas de las siguientes modificaciones de diseño para mejorar la conectividad:</p> <ul style="list-style-type: none">Bajar la elevación de la I-10 al oeste del centro de la ciudad.Mejorar la conexión a través de la I-10 en Franklin Drive.Ampliar los puentes en el centro de la ciudad para mejorar las conexiones de ciclistas y peatonales.Proponer soluciones multimodales mejorando los elementos para bicicletas y peatonales a lo largo de Handell Drive, la avenida Missouri y la avenida Wyoming para mejorar las conexiones hacia/desde UTEP, el centro de la ciudad, Sunset Heights y Five Points.	LO QUE ESTÁ HACIENDO TxDOT <ul style="list-style-type: none">Desarrollado un Comité de Ciclistas y Peatones compuesto por agencias locales y entusiastas del ciclismo.Coordinación continua con Sun Metro Street Car, Paso Del Norte Foundation y la ciudad de El Paso.Ha incorporado amplios componentes para ciclistas y peatones y ha trabajado para coordinar con los planes/rutas para bicicletas de la zona. Algunos componentes considerados incluyen:<ul style="list-style-type: none">Caminos de uso compartidoAceras ampliasCarriles para bicicletasPlacas peatonales

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166 30 de noviembre del 2022

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 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.

10 DOWNTOWN **CAMBIOS EN EL DISEÑO BASADOS EN APORTES DEL PÚBLICO**

LO QUE ESCUCHAMOS

 **No eliminar los puentes en el centro de la ciudad.**

LO QUE ESTÁ HACIENDO TXDOT

- Se realizó un análisis preliminar del tráfico en el Estudio del Corredor Reimagine I-10 el cual mostró una mejora en la circulación de las calles locales y minimizó la congestión prevista en las áreas del Uptown y del Downtown al reducir el número de intersecciones señalizadas.
- Realizar más estudios, como un análisis detallado del tráfico para determinar las necesidades de todas las calles/puentes transversales.
- Todos los puentes del centro de la ciudad tendrán que ser reconstruidos debido al deterioro y a los requisitos de altura vertical.

LO QUE ESCUCHAMOS

 **Reducir la velocidad a lo largo de Yandell Drive y la avenida Wyoming en el área del centro de la ciudad**

LO QUE ESTÁ HACIENDO TXDOT

Considerar algunas de las siguientes modificaciones de diseño para mejorar la conectividad:

- Depresión de la I-30 al oeste del centro de la ciudad.
- Mejorar la conexión a través de la I-10 en Franklin Drive.
- Ampliación de los puentes en el centro de la ciudad para mejorar las conexiones ciclistas y peatonales.
- Mejorando los elementos para bicicletas y peatones a lo largo de Yandell Drive, la avenida Masouri y la avenida Wyoming para mejorar las conexiones hacia/desde UTEP, el centro de la ciudad, Sunset Heights y Five Points.

LO QUE ESCUCHAMOS

 **Eliminar los giros en U del centro de la ciudad en el diseño propuesto**

LO QUE ESTÁ HACIENDO TXDOT

- Mejorar la circulación del tránsito a través de las intersecciones del centro de la ciudad para lograr un flujo eficiente de tránsito vehicular y peatonal.
- La estrategia general del centro de la ciudad se revisará una vez que se haya finalizado el análisis del tráfico.
- Los giros en U representados en los diseños representan conexiones de giro a muy baja velocidad (10-15 mph) y si se utilizan giros en U, se coordinarían con los componentes para bicicletas y peatones para reducir los puntos de conflicto.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-166 30 de noviembre del 2022

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.



ALTERNATIVA I





CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 MEJORA DE LA SEGURIDAD DE CICLISTAS Y PEATONES AL ELIMINANDO EL GRIPO A LA DERECHA CANALIZADO
- 2 SE HAN AÑADIDO PASOS ELEVADOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTAS
- 3 ELIMINAR LOS GRIOS EN U FUERA DEL CENTRO DE LA CIUDAD PARA MEJORAR LA COMODIDAD DE CICLISTAS Y PEATONES

La imagen que le mostramos es un trabajo en desarrollo que sólo tiene fines ilustrativos y está sujeta a cambios. El paisajismo y el paisaje de las calles requerirían la colaboración de otras entidades y no serían mantenidos por TxDOT.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-16630 de noviembre del 2022

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.



**DOWNTOWN
10**

ALTERNATIVA I





PRELIMINAR

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- 1 CORREDOR DEDICADO A LAS BICICLETAS Y A LOS PEATONES
- 2 MEJORA EL MANEJO DEL ACCESO A LO LARGO DE LA CARRETERA DE ACCESO
- 3 CARRETERA DE ACCESO DEDICADA PARA EL ACCESO DE LAS EMPRESAS

La imagen que le mostramos es un trabajo en desarrollo que sólo tiene fines ilustrativos y está sujeta a cambios. El paisajismo y el paisaje de las calles requerirían la colaboración de otras entidades y no serían mantenidos por TxDOT.

REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE | CSJ: 2121-02-16630 de noviembre del 2022

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.



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.