



Bienvenidos
a la Audiencia Pública de Infraestructura Ciclista
2026 de TxDOT El Paso



13 de Mayo de 2026

Hola, mi nombre es Jose Bocanegra y soy el gerente del proyecto de la Audiencia Pública de Infraestructura Ciclista 2026 del Distrito de El Paso de TxDOT. Les damos la bienvenida y les agradecemos su participación.

Esta audiencia se lleva a cabo para compartir información sobre proyectos, programas y políticas de transporte que influyen en los usuarios de la infraestructura ciclista en el Distrito de El Paso, así como para recibir sus comentarios. Les invitamos a tomarse el tiempo necesario para revisar el material presentado el día de hoy y no olviden enviarnos sus comentarios por teléfono, correo electrónico, encuesta en línea o por correo postal. Su opinión sobre estos proyectos es muy importante y contribuirá al beneficio de nuestra comunidad. Gracias por ayudarnos a dar forma al futuro del transporte en El Paso.

Minuto de Seguridad – Datos sobre la Seguridad de los Ciclistas

Se registro un aumento de las fatalidades de ciclistas en accidentes entre 2020 y 2024 a nivel estatal... **25%**

Durante el periodo 2020-2024 las fatalidades de ciclistas en accidentes aumentaron en el Distrito de El Paso... **8%**

332 Número de choques de tránsito que involucraron ciclistas en el Distrito de El Paso entre 2020 y 2024...

7 Número de choques relacionados con bicicletas que resultaron en lesiones graves en el Distrito de El Paso entre 2020 y 2024...

31 Número de choques relacionados con bicicletas que resultaron en fallecimientos en el Distrito de El Paso entre 2020 y 2024...



Antes de comenzar con los proyectos, tomemos un momento para nuestro mensaje de seguridad, y qué mejor tema esta noche que la seguridad de los ciclistas.

A nivel estatal, las fatalidades accidentales de ciclistas aumentaron un 25 % entre 2020 y 2024. Aquí, en el Distrito de El Paso, el incremento fue del 8 % durante el mismo periodo. Aunque esta cifra está por debajo del promedio estatal, cada vida perdida en nuestras carreteras es importante.

En el Distrito de El Paso, entre 2020 y 2024, se registraron 332 choques de tránsito que involucraron a ciclistas; 7 de ellos provocaron lesiones graves y 31 resultaron en fallecimientos.

Como pueden imaginar, cuando ocurre un choque entre una bicicleta y un vehículo, la persona ciclista es quien tiene mayor probabilidad de resultar lesionada. Muchos de estos choques pueden evitarse si conductores y ciclistas respetan las reglas de tránsito y están atentos unos a otros. Recordemos que, por ley, las bicicletas que circulan por la vía pública son vehículos con los mismos

derechos y responsabilidades que los vehículos motorizados.

Algunas acciones sencillas pueden marcar una gran diferencia: usar siempre un casco bien ajustado, hacerse visible con colores brillantes durante el día y luces por la noche, circular en el mismo sentido del tráfico y mantenerse concentrado — sin mensajes de texto ni distracciones. Estas cifras y estos recordatorios son precisamente la razón por la que cada proyecto que presentamos esta noche es importante. Estamos comprometidos a hacer que la región de El Paso sea más segura para todas las personas que usan nuestras vías.

Introducción del equipo del proyecto



Jose A. Bocanegra
Gerente del Proyecto de TxDOT



Rossy Cardenas
Gerente Adjunto del Proyecto de TxDOT



Dhruva Lahon, P.E.
Gerente del Proyecto por
parte del Consultor



Nate Taylor, P.E., RSP₁
Gerente Adjunto del Proyecto por
parte del Consultor



El equipo del proyecto para esta audiencia está integrado por mí y por Rossy Cardenas, por parte de TxDOT, quienes fungimos como Gerente del Proyecto y Gerente Adjunta del Proyecto, respectivamente.

Como apoyo al Distrito, contamos con el equipo consultor de Kimley-Horn, con Dhruva Lahon como Gerente del Proyecto por parte del consultor y Nate Taylor como Gerente Adjunto del Proyecto por parte del consultor.

Propósito de la Audiencia de Infraestructura

El propósito de esta audiencia pública es proporcionar información sobre proyectos de transporte de infraestructura ciclista, así como planes, políticas y programas que influirán en los usuarios dentro del sistema estatal de carreteras del Distrito de El Paso del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT).

La participación del público y sus comentarios son muy importantes en este proceso.

TxDOT y los socios locales trabajan de manera conjunta con un objetivo común: conectar la red multimodal en toda la región.



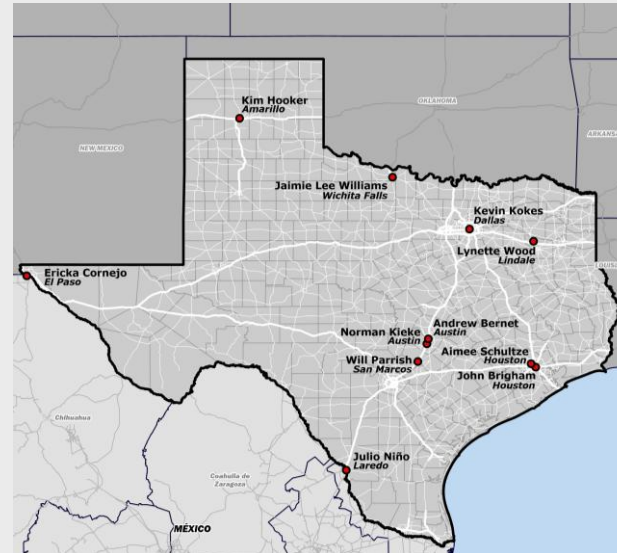
De conformidad con el Título 43 del Código Administrativo de Texas, Sección 25.55, el Distrito de El Paso de TxDOT lleva a cabo esta audiencia pública anual para proporcionar información sobre proyectos de transporte que podrían afectar a ciclistas o usuarios de bicicleta, y para recibir comentarios del público sobre dichos proyectos.

El propósito de esta audiencia es doble: en primer lugar, compartir información sobre los planes, políticas y programas que afectan el uso de la infraestructura ciclista en el Distrito de El Paso; y en segundo lugar, brindarles a ustedes, al público, la oportunidad de opinar sobre el trabajo que estamos realizando.

TxDOT y nuestros socios locales trabajamos juntos con un objetivo en común: conectar la red multimodal en toda la región. Les invitamos a dejar sus comentarios y agradecemos sus opiniones sobre estos proyectos y sobre el programa regional de infraestructura ciclista. Su participación desempeña un papel muy importante en este proceso.

Como formar parte del Comité Asesor de Ciclistas y Peatones de TxDOT - (BPAC)

- Designado por la Comisión de Transporte de Texas
- Equipo formado por **11 voluntarios**
- El periodo de mandato es por **3 años**
- Integrado por miembros del público con diversidad geográfica y profesional
- Cada año en el mes de mayo se invita a personas interesadas, organizaciones profesionales y personal de los distritos a aplicar para formar parte de este importante comité.



5

TxDOT cuenta con un Comité Asesor de Ciclistas y Peatones, conocido como el BPAC por sus siglas en inglés, el cual asesora a la Comisión de Transporte de Texas en temas relacionados con infraestructura ciclista y peatones.

El BPAC está integrado por 11 personas voluntarias que cumplen ciclos de membresía de tres años, y está conformado por integrantes del público con diversidad geográfica y profesional. Cada año en mayo se invita a grupos interesados, organizaciones profesionales y personal de los distritos a aplicar para pertenecer a este grupo.

Como pueden ver en el mapa, el BPAC cuenta con representantes de todo el estado, incluyendo Amarillo, Wichita Falls, Dallas, Lindale, Austin, Houston, San Marcos y Laredo.

En representación del Distrito de El Paso se encuentra Ericka Cornejo. Si tienen ideas o comentarios que deseen compartir, Ericka es nuestra voz de enlace con la comunidad ciclista aquí en El Paso.

Primer Plan Estatal de Transporte Activo de TxDOT



TxDOT ha completado su primer Plan Estatal de Transporte Activo, la siguiente es la Declaración de visión del plan:



“Una red peatonal y ciclista segura, accesible, conectada y plenamente integrada que promueve la movilidad activa y apoya la salud, la vitalidad económica y la resiliencia en las comunidades y en todo Texas.”

6

TxDOT ha completado su primer Plan Estatal de Transporte Activo, lo cual representa un logro significativo tanto para la agencia como para el transporte activo en todo el estado de Texas.

La declaración de visión del plan establece lo siguiente: “Una red peatonal y ciclista segura, accesible, conectada y plenamente integrada que incremente la movilidad activa y apoye la salud, la vitalidad económica y la resiliencia dentro de las comunidades y en todo Texas.”

Este plan representa un compromiso para construir un sistema de transporte que funcione para todas las personas y servirá como un marco de referencia para la manera en que TxDOT planificará, diseñará e invertirá en infraestructura de transporte activo de ahora en adelante.

Objetivos del Plan Estatal de Transporte Activo de TxDOT



Mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad



Mejorar la conectividad



Atender las necesidades de la comunidad



Apoyar la vitalidad económica



Promover comunidades saludables

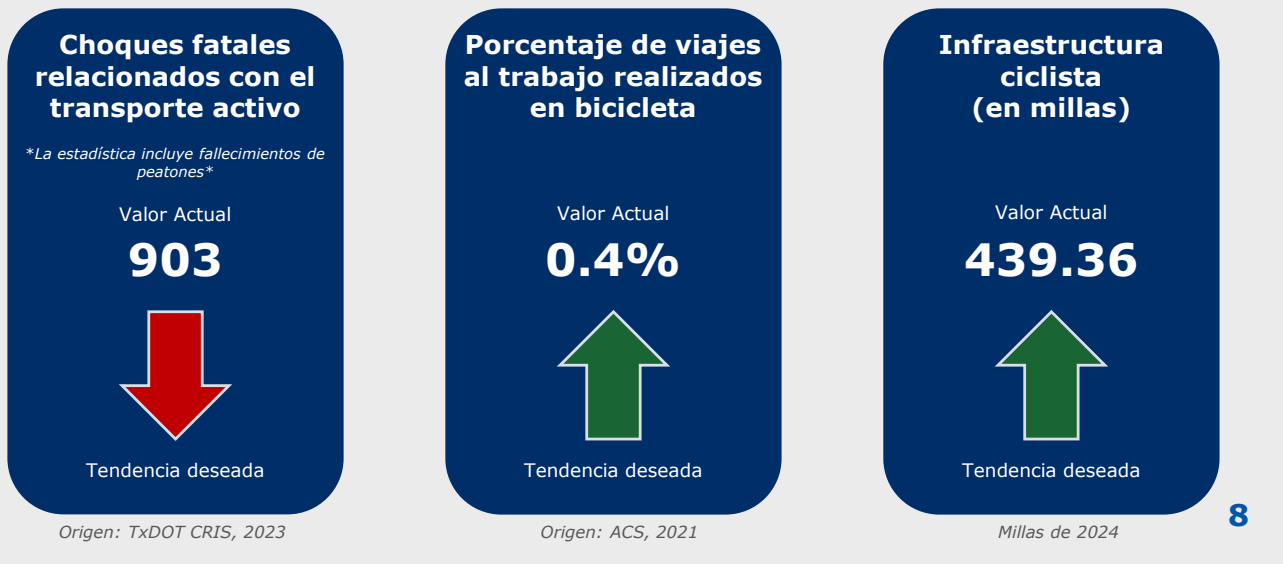
7

El Plan Estatal de Transporte Activo está organizado en torno a cinco objetivos principales:

- Primero, mejorar la seguridad, comodidad y accesibilidad, haciendo que las instalaciones para el transporte activo sean más seguras y accesibles para personas de todas las edades y capacidades.
- Segundo, mejorar la conectividad, cerrando brechas en la red para que peatones y ciclistas puedan llegar a sus destinos sin interrupciones.
- Tercero, atender las necesidades de las comunidades, asegurándose de que el plan responda a los retos reales de transporte que enfrentan las comunidades en todo el estado.
- Cuarto, apoyar la vitalidad económica, reconociendo que la infraestructura de transporte activo contribuye a las economías locales, al turismo y a la calidad de vida.
- Y quinto, promover comunidades saludables, fomentando la actividad física y reduciendo la dependencia de vehículos de ocupación individual.

Estos objetivos guían los tipos de proyectos e inversiones que verán presentados esta noche.

Indicadores del Plan Estatal de Transporte Activo de TxDOT



Para dar seguimiento al avance hacia estos objetivos, TxDOT ha establecido tres indicadores clave dentro del Plan Estatal de Transporte Activo.

- El primero es el de choques fatales relacionados con el transporte activo. El valor actual, que incluye tanto a peatones como a ciclistas, es de 903 a nivel estatal, con base en datos del año 2023. La tendencia deseada es a la disminución.
- El segundo indicador es el porcentaje de viajes al trabajo realizados en bicicleta. Actualmente, solo el 0.4 % de los viajes laborales en Texas se realizan en bicicleta, según datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2021. La tendencia deseada es al incremento.
- El tercero es la infraestructura ciclista medida en millas. Actualmente, TxDOT cuenta con 439.36 millas de infraestructura ciclista al año fiscal 2024. La tendencia deseada también es al incremento.

Estos indicadores permiten a TxDOT mantenerse responsable y ayudan a demostrar el impacto de las inversiones que se están realizando en todo el estado, incluyendo aquí mismo en El Paso.

Herramientas de infraestructura ciclista

Carril para bicicletas

Los carriles para bicicletas son instalaciones de un solo sentido en las vialidades que transportan el flujo de bicicletas en la misma dirección que el tráfico vehicular adyacente. Los carriles para bicicletas se delimitan mediante líneas paralelas pintadas junto al carril de vehículos.



Carril para bicicletas con franja de separación

Un carril para bicicletas con franja de separación es un carril exclusivo de un solo sentido que está separado del carril vehicular adyacente mediante un espacio marcado que puede incluir chevrónes, líneas diagonales o franjas anchas de pintura sobre el pavimento.



Carril para bicicletas separado

Un carril para bicicletas separado (o protegido) es un carril ciclista que está físicamente separado del tráfico vehicular adyacente mediante elementos verticales en el área de separación. Generalmente están diseñados para operar en un solo sentido.



Acotamiento accesible para bicicletas

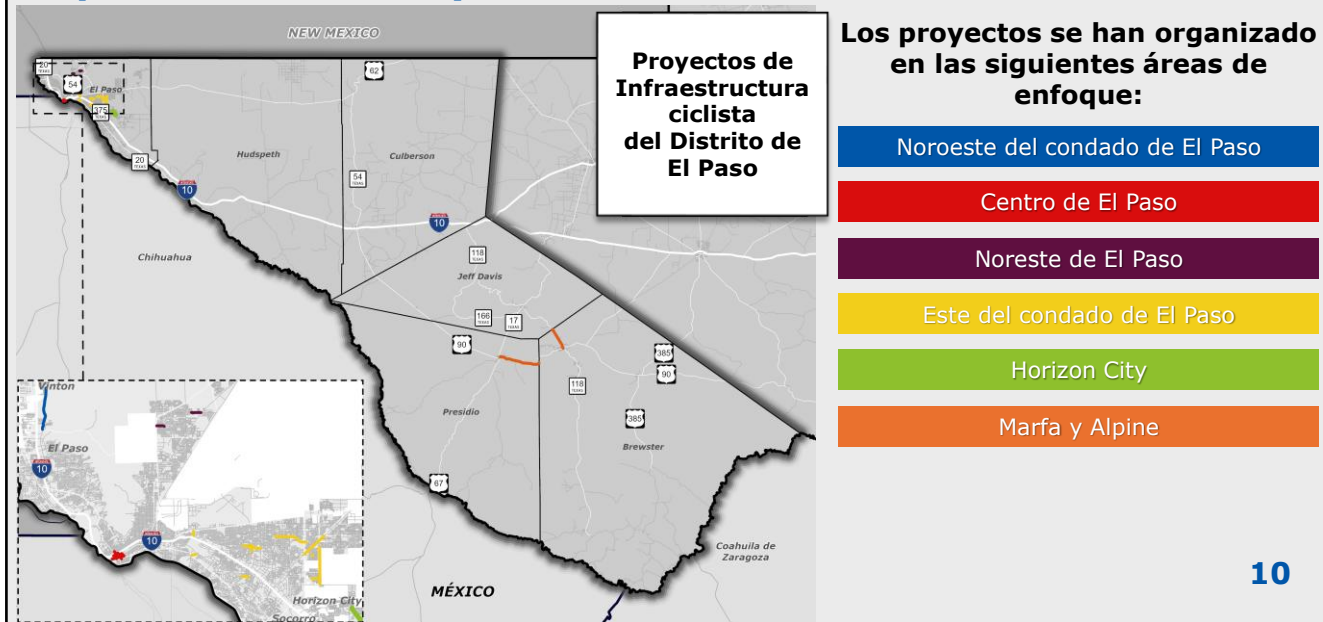
Acotamiento pavimentado de un solo sentido donde las bicicletas circulan en la misma dirección que el tráfico vehicular. Tiene un ancho igual o mayor que un carril ciclista.



Antes de entrar a los proyectos, repasemos los cuatro tipos de instalaciones de infraestructura ciclista que verán esta noche.

- Un carril para bicicletas es un carril exclusivo delimitado con marcas en la vía, diseñado para el tránsito de bicicletas en la misma dirección que el tráfico vehicular adyacente.
- Un carril para bicicletas con franja de separación sigue el mismo concepto, pero incluye un espacio adicional marcado entre el carril para bicicletas y el tráfico vehicular para brindar mayor separación.
- Un carril para bicicletas separado, también conocido como carril protegido, lleva este concepto un paso más allá al utilizar elementos físicos verticales para separar a las personas ciclistas del tráfico vehicular.
- Y un acotamiento accesible para bicicletas es un hombro pavimentado lo suficientemente ancho para acomodar a ciclistas, y se encuentra con mayor frecuencia en áreas rurales.

Mapa General de Proyectos

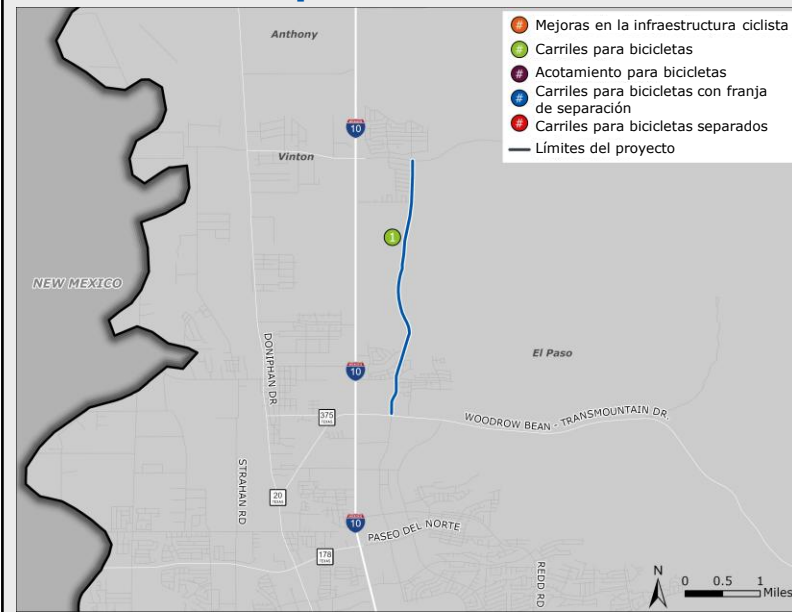


Ahora pasaremos a la parte de los proyectos que presentaremos a la audiencia esta noche. Los proyectos se han organizado en seis áreas geográficas: el noroeste del condado de El Paso, el centro de El Paso, el noreste de El Paso, el este del condado de El Paso, Horizon City, y Marfa y Alpine. Además, se incluyen categorías a nivel distrital, a nivel ciudad y de vialidades futuras.

El mapa en esta diapositiva muestra la distribución de los proyectos en todo el Distrito de El Paso. Como pueden observar, la mayoría de los proyectos se concentran en y alrededor del área metropolitana de El Paso, con algunos que se extienden más hacia el este, en los condados de Presidio y Brewster.

Ahora revisemos cada una de estas áreas.

Área de enfoque: Noroeste del condado de El Paso



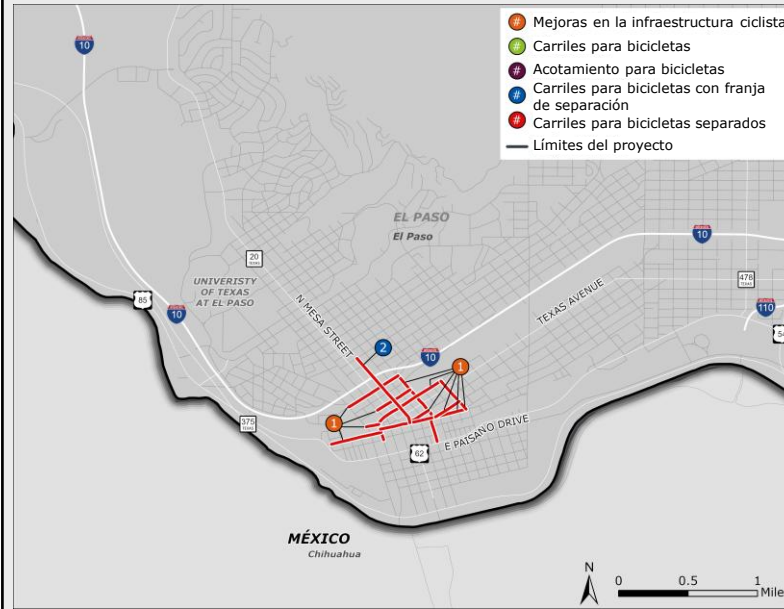
Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-638
Tom Mays/Northwestern Ext.

11

La primera área de enfoque es el noroeste del condado de El Paso, la cual incluye un proyecto. La extensión Tom Mays/Northwestern consistirá en la construcción de una nueva vialidad dividida de dos carriles con carriles para bicicletas, con una longitud aproximada de 3.5 millas, desde Westway Boulevard hasta el Loop 375. Para más información sobre este proyecto, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Centro de El Paso



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-570
Downtown Bicycle Improvements Phase I
2. CSJ 0924-06-571
Stanton Two-Way Cycle Track Facility

12

La siguiente área de enfoque es el centro de El Paso, la cual incluye dos proyectos. Las mejoras a la infraestructura ciclista en el centro, Fase 1, consisten en la instalación de carriles para bicicletas con franja de separación, convencionales y separados en diversas ubicaciones dentro del centro de la ciudad, con un total aproximado de 3.29 millas. El proyecto Stanton Two-Way Cycle Track Facility contempla la construcción de una ciclovía bidireccional y una reducción de carriles sobre North Stanton Street, desde Rio Grande Avenue hasta San Antonio Avenue. Para más información sobre estos proyectos, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Noreste de El Paso



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-611
Sean Haggerty Drive Extension
2. CSJ 0924-06-729
Sun Valley St. Improvements

13

La siguiente área de enfoque es el noreste de El Paso, la cual incluye dos proyectos. La extensión de Sean Haggerty Drive consistirá en la construcción de un nuevo puente de cuatro carriles con instalaciones para bicicletas desde Nathan Bay Drive hasta Dyer Street. Las mejoras en Sun Valley Drive contemplan la reconstrucción de la vialidad con carriles para bicicletas con franja de separación desde Gateway Boulevard North hasta Kenworthy Street. Para más información sobre estos proyectos, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Este del condado de El Paso



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-665
Buffalo Soldier Rd. Improvements
2. CSJ 0674-01-067
FM76 Bridge/Approach (SH20)
3. CSJ 0924-06-726
TA23 Connected Bike Lanes
4. CSJ 0924-06-725
Yermoland Dr Safety
5. CSJ 0924-06-775
Montwood and Sun Fire Roundabout
6. CSJ 0924-06-621
Tierra Este (Arterial 1)
7. CSJ 0924-06-746
2025 ELP Cevalia Ave
8. CSJ 1046-01-021
FM 659 Widening
9. CSJ 0924-06-607
Nuevo Hueco Tank Ext.

14

La siguiente área de enfoque es el noreste de El Paso, la cual incluye dos proyectos. La extensión de Sean Haggerty Drive consistirá en la construcción de un nuevo puente de cuatro carriles con instalaciones para bicicletas desde Nathan Bay Drive hasta Dyer Street. Las mejoras en Sun Valley Drive contemplan la reconstrucción de la vialidad con carriles para bicicletas con franja de separación desde Gateway Boulevard North hasta Kenworthy Street. Para más información sobre estos proyectos, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Horizon City

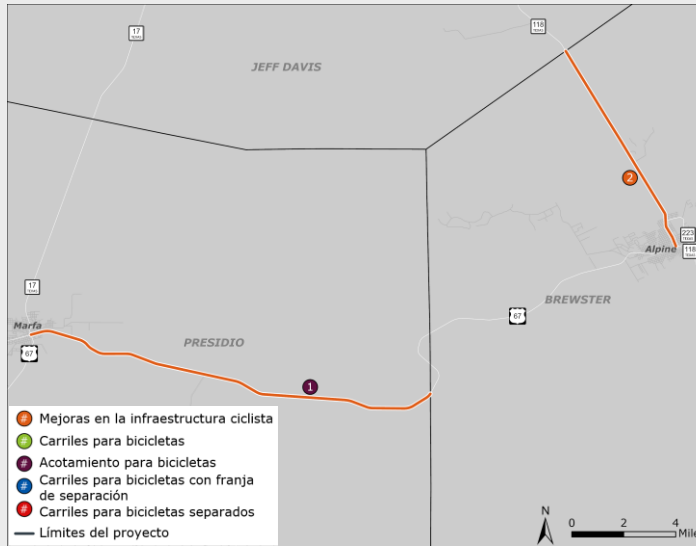


- ### Proyectos en el área de enfoque
1. CSJ 0924-06-691
Delake Street

15

La siguiente área de enfoque es Horizon City, la cual incluye un proyecto. El proyecto de infraestructura ciclista en Delake Street contempla la instalación de carriles para bicicletas desde Darrington Road hasta Rodman Street, con una longitud aproximada de 0.2 millas. Para más información sobre este proyecto, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Marfa y Alpine



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0020-08-048
US67 Mill & Inlay
2. CSJ 0358-02-031
SH118 Mill & Inlay

16

La siguiente área de enfoque es Marfa y Alpine, la cual incluye dos proyectos. Ambos son proyectos de rehabilitación tipo “mill and inlay”, que consisten en renovar la superficie existente de la vialidad mientras se agregan acotamientos accesibles para bicicletas. El proyecto US 67 abarca aproximadamente 14 millas entre Marfa y el límite del condado de Brewster, y el proyecto SH 118 cubre aproximadamente 1.25 millas dentro de Alpine. Para más información sobre estos proyectos, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: A nivel distrital



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-00-124
VA FY 2026 Striping Proj. (Districtwide)

17

La siguiente categoría es a nivel distrital, el cual incluye un proyecto. El Proyecto de Señalamiento FY 2026 VA consistirá en la reconfiguración de aproximadamente 24.2 millas de vías en todo el distrito para incluir acotamientos accesibles para bicicletas. Para más información sobre este proyecto, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: A nivel ciudad (El Paso)



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-577
Bicycle Infrastructure Citywide

18

La siguiente categoría es a nivel de toda la ciudad, la cual incluye un proyecto. El proyecto de infraestructura ciclista a nivel ciudad contempla la construcción de carriles para bicicletas convencionales, con franja de separación y separados en diversas ubicaciones dentro de la Ciudad de El Paso, ayudando a cerrar brechas y extender la red ciclista. Para más información sobre este proyecto, favor de visitar los tableros informativos.

Área de enfoque: Vialidades Futuras



Proyectos en el área de enfoque

1. CSJ 0924-06-563
Arterial 1 (1682 Blvd)(PE-Final Design)

19

La categoría final es Vialidades Futuras, la cual incluye un proyecto que actualmente se encuentra en fase de diseño preliminar y final. El proyecto Arterial 1, también conocido como 1682 Boulevard, contempla la construcción de una vialidad dividida de cuatro carriles con carriles para bicicletas, desde Border Highway East hasta la interestatal IH-10. Para más información sobre este proyecto, favor de visitar los tableros informativos.

Estándares y lineamientos para instalaciones ciclistas

- TxDOT Roadway Design Manual (November 2024)
- AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials)
 - Guide for the development of Bicycle Facilities (2024)
- NACTO (National Association of City Transportation Officials)
 - Urban Bikeway Design Guide (2025)
- TMUTCD (Texas Manual on Uniform Traffic Control Devices) (2025)
- TSAP (Traffic and Safety Analysis Procedures Manual) (2024)



Ahora tomemos unos minutos para hablar sobre los estándares y lineamientos que guían cómo TxDOT planifica y diseña infraestructura ciclista.

TxDOT se apoya en varios recursos clave. El Manual de Diseño de Carreteras de TxDOT sirve como base para la planificación, el diseño y la operación de instalaciones para bicicletas y peatones. La Guía de AASHTO para el Desarrollo de Instalaciones para Bicicletas proporciona lineamientos de diseño a nivel nacional, y la Guía de Diseño de Vías Urbanas para Bicicletas de NACTO amplía esos lineamientos con recomendaciones adicionales para ayudar a las comunidades a planificar y diseñar espacios seguros y convenientes para ciclistas y peatones. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) respalda el uso de ambos recursos para seguir desarrollando redes de transporte no motorizado, particularmente en áreas urbanas.

El Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico de Texas, específicamente la Parte 3 sobre marcas viales y la Parte 9 sobre control de tráfico para instalaciones ciclistas, rige cómo se señalan y se marcan estas instalaciones en nuestras carreteras. Además, el Manual de Procedimientos de Análisis de Tránsito y Seguridad, en su Capítulo 14 sobre análisis multimodal, guía la manera en que evaluamos el desempeño y la seguridad de las instalaciones para bicicletas y peatones.

En conjunto, estos recursos garantizan que nuestras instalaciones cumplan con estándares nacionales, al mismo tiempo que permiten considerar el contexto local y la flexibilidad necesaria.

Política de TxDOT – Áreas urbanas, centros urbanos, suburbano y comunidades rurales



Lineamientos de diseño de TxDOT para infraestructura ciclista y peatonales actualizados en noviembre de 2024



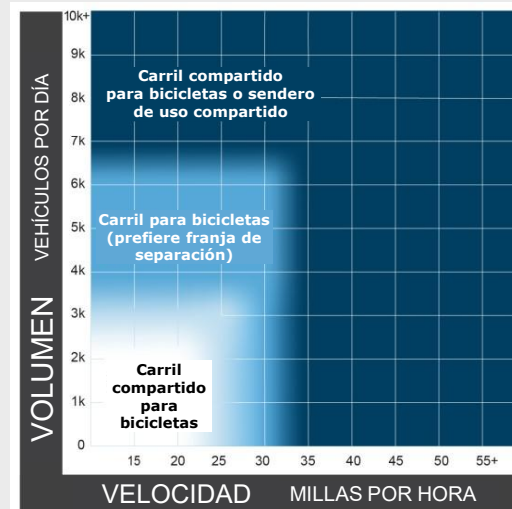
Proyectos de **nueva construcción, reconstrucción o ampliación**

- Proveer la infraestructura ciclista recomendada con base en el volumen y la velocidad del tráfico
- Las instalaciones deben cumplir con los Estándares de Accesibilidad de Texas y la Ley ADA



Proyectos que incluyen **reemplazo de puentes, reemplazo de losas de puentes, o rehabilitación de puentes**

- Proveer un espacio libre mínimo de 5 pies (4 pies de acotamiento + 1 pie de separación) Cuando sea posible, usar anchos de acotamiento mayores
- En vialidades de la red de Rutas Turísticas en Bicicleta de Texas, se prefiere un acotamiento de 10 pies (mínimo de 8 pies)



21

Los lineamientos de diseño de TxDOT para infraestructura ciclista se actualizaron en noviembre de 2024. En entornos urbanos, suburbanos y en comunidades rurales, para proyectos de nueva construcción, reconstrucción o ampliación, TxDOT proporciona el tipo de infraestructura ciclista recomendado con base en el volumen y la velocidad del tráfico. Como se muestra en la gráfica, esto va desde carriles compartidos en condiciones de baja velocidad y volumen, hasta carriles para bicicletas con preferencia de franja de separación en rangos intermedios, y carriles para bicicletas separados o senderos de uso compartido en condiciones de mayor volumen y velocidad.

Para proyectos de reemplazo de puentes, reemplazo de losas de puentes o rehabilitación de puentes, TxDOT proporciona un espacio libre mínimo de 5 pies desde el carril vehicular adyacente. En las vialidades identificadas dentro de la Red de Ejemplo de Rutas Turísticas en Bicicleta de Texas, se proporciona un ancho preferente de 10 pies para el acotamiento, con un mínimo de 8 pies.

Política de TxDOT – Áreas rurales (excluye comunidades rurales)



Proyectos de nueva **construcción**, **reconstrucción** o **ampliación**

- Cuando el proceso de evaluación y los estudios ambientales indiquen la necesidad de infraestructura ciclista, se proporciona el tipo de instalación recomendado.
- En algunos casos, se puede identificar un sendero de uso compartido u otro tipo de instalación preferida a nivel local mediante la participación con los interesados
- Las vialidades incluidas en el estudio de Rutas Turísticas en Bicicleta de TxDOT deben diseñarse con un acotamiento mínimo de 8 pies, un sendero de uso compartido u otro tipo de instalación preferida a nivel local.



Proyectos que incluyen **reemplazo de puentes**, **reemplazo de losas de puentes** o **rehabilitación de puentes**

- Proveer un espacio libre mínimo de 5 pies (acotamiento de 4 pies y 1 pie de separación medido hasta la base de la barrera)
- Cuando sea posible, se deben usar anchos de acotamiento mayores
- En vialidades de la red de Rutas Turísticas en Bicicleta de Texas, se prefiere un acotamiento de 10 pies (mínimo de 8 pies)



22

En áreas rurales, excluyendo comunidades rurales, la infraestructura para bicicletas se proporcionan cuando el proceso de evaluación inicial y los estudios ambientales indican que existe una necesidad. Como se muestra en la gráfica, los carriles compartidos se recomiendan para vialidades con bajas velocidades y bajos volúmenes de tráfico, y conforme aumentan estos, se proponen acotamientos más amplios para acomodar a las personas ciclistas.

En algunos casos, se puede identificar un sendero de uso compartido u otro tipo de instalación preferida localmente a través del proceso de participación con los interesados. Las vialidades incluidas en la red de Rutas Turísticas en Bicicleta de Texas deben diseñarse con un acotamiento mínimo de 8 pies, un sendero de uso compartido u otro tipo de instalación preferida a nivel local.

Para proyectos de puentes en áreas rurales, se aplica el mismo estándar de espacio libre mínimo de 5 pies, con un acotamiento preferente de 10 pies en las vialidades que forman parte de la red de rutas turísticas en bicicleta.

Información sobre la infraestructura ciclista de TxDOT

La información sobre infraestructura ciclista de TxDOT puede consultarse en línea en:

<https://www.txdot.gov/projects/planning/bicycle-pedestrian-planning-designing.html>



Inicio / Proyectos / Planificación del transporte

Recursos para bicicletas y peatones

Las adaptaciones para bicicletas y peatones están respaldadas por la legislación, las políticas y las prácticas federales y estatales. TxDOT sigue su Manual de Diseño de Carreteras y las pautas desarrolladas por la Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte. Todos los proyectos de transporte financiados por el estado y el gobierno federal se construyen de conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

Recursos de diseño de TxDOT

- Guía del usuario del diseño de ciclovías de TxDOT
- Guía de diseño de alojamiento para bicicletas de TxDOT
- Estado de la práctica en alojamiento para bicicletas y peatones
- Manual de diseño de carreteras
- Tarifa de ciclovías

Recursos de planificación de TxDOT

- Plan de transporte activo en todo el estado
- Piloto del Plan de Bicicletas del Distrito
- Plan de Acción de Seguridad Peatonal de Texas
- Programa de Conteo de Bicicletas y Peatones de TxDOT
- Inventario del plan de transporte activo
- Informe de Dirección Estratégica: Oportunidades para el Programa de Bicicletas de TxDOT
- Estudio de senderos de turismo en bicicleta de Texas

Recursos nacionales

- Guía ASISTO para el desarrollo de instalaciones para bicicletas.
- Guía de diseño de ciclovías urbanas NACTO.
- Publicaciones de diseño de bicicletas y peatones de la FHWA.
- Guía para bicicletas y peatones de la FHWA.

Ley de Estadounidenses con Discapacidades

- Sobre las normas.
- Pautas de accesibilidad de derechos de paso públicos propuestas para aceras y caminos de uso compartido.
- Barreiras arquitectónicas Estándares de accesibilidad de Texas.

23

Para más información sobre el programa de Infraestructura ciclista de TxDOT, incluyendo recursos de planeación y diseño, oportunidades de financiamiento y el Plan Estatal de Transporte Activo, visiten el sitio web de TxDOT. El enlace se muestra en esta diapositiva, o pueden escanear el código QR para acceder directamente a la página.

Cómo participar con sus comentarios



Verbal:

Llamar al (915) 277-3583
Y dejarnos su mensaje de voz



Correo postal:

Kimley-Horn
Attn: El Paso Bike Hearing
2600 N Central Expy. Suite 400,
Richardson, TX 75080



Correo electrónico:

2026_TxDOT_ELP_BikeHearing@kimley-horn.com



Preguntas:

A: Jose Bocanegra
Jose.Bocanegra@txdot.gov
(915) 790-4365

Nota: Agradecemos sus comentarios por cualquiera de los medios a más tardar el viernes 12 de junio de 2026.

24

Ahora pasamos a lo que puede ser la diapositiva más importante de la noche. Queremos escucharles, y existen varias maneras de enviar sus comentarios. Pueden comunicarse por teléfono, correo electrónico o correo postal utilizando la información de contacto que aparece en esta diapositiva.

Si tienen alguna pregunta, no duden en comunicarse conmigo directamente. Mi correo electrónico y número de teléfono también aparecen en esta diapositiva.

Por favor, envíen o asegúrense de que sus comentarios tengan el sello postal a más tardar el viernes 12 de junio de 2026.

Agradecemos sus comentarios de antemano.

Mapa interactivo en línea y encuesta pública

Escanee el código QR a continuación para acceder al mapa interactivo en línea y a la encuesta pública



Enlace en línea: <https://tinyurl.com/vdjn7axw>

25

Además de los métodos de comentarios que ya mencionamos, también contamos con un mapa interactivo en línea y una encuesta pública. El mapa les permite marcar cualquier ubicación dentro del Distrito de El Paso y enviar comentarios específicos, ya sea un comentario general, un lugar donde se necesite infraestructura ciclista, una conexión faltante, una conexión necesaria con el transporte público, o incluso su ruta preferida para andar en bicicleta.

La encuesta incluye preguntas sobre sus hábitos de viaje y necesidades de transporte, como la forma en que normalmente se trasladan y las distancias que recorren para ir al trabajo, la escuela o realizar actividades diarias. Sus respuestas nos ayudan a entender mejor cómo se mueve la gente en nuestra región y dónde podemos generar el mayor impacto.

Pueden acceder tanto al mapa como a la encuesta escaneando el código QR que aparece en esta diapositiva o visitando el enlace proporcionado. Les invitamos a tomarse unos minutos para compartir sus opiniones.

Siguientes pasos



1. Revisión

TxDOT revisará y considerará todos los comentarios recibidos.



2. Resumen

El resumen de la audiencia pública estará disponible en el sitio web de TxDOT en el otoño de 2026.



3. Autorización

Todos los proyectos aún requieren la autorización ambiental correspondiente.



4. Audiencia

Se llevará a cabo una audiencia pública, o la oportunidad para una audiencia pública, cada año para proyectos, programas y políticas que afectan el uso infraestructura ciclista en el Distrito de El Paso.

26

Antes de concluir esta presentación, revisemos brevemente los pasos a seguir.

- Primero, TxDOT revisará y considerará todos los comentarios recibidos para esta audiencia pública.
- Segundo, se publicará un Resumen de la Audiencia Pública en el sitio web de TxDOT en el otoño de 2026.
- Tercero, todos los proyectos presentados esta noche aún deberán obtener la autorización ambiental antes de avanzar.
- Y cuarto, cada año se llevará a cabo una Audiencia Pública o una Oportunidad para una Audiencia Pública sobre proyectos, programas y políticas de transporte que afectan a los ciclistas en las carreteras del Distrito de El Paso.



13 de mayo de 2026

¡Gracias!

Con esto concluimos nuestra presentación para la Audiencia Pública de Infraestructura Ciclista 2026 del Distrito de El Paso de TxDOT.

Muchas gracias por su tiempo y participación el día de hoy. El trabajo que se está realizando en todo el distrito se fortalece con su participación y sus comentarios. No olviden enviar sus comentarios antes del 12 de junio de 2026, utilizando la información de contacto proporcionada.