

Paisano-Montana PowerPoint Script

Slide 1

Hola, soy Jennifer Wright, una oficial de información pública con el Distrito de El Paso, para el Departamento de Transporte de Texas. Bienvenidos a la segunda y última serie de Reuniones Públicas para el Estudio del Corredor de la calle Paisano y la avenida Montana. Apreciaríamos mucho sus comentarios. Por favor note que puede pausar esta presentación en cualquier momento para darse el tiempo adecuado para ver las diapositivas. También puede pausar la presentación y avanzar o retroceder a su necesidad. En esta presentación tocaremos los siguientes temas: análisis de datos, recomendaciones propuestas y el itinerario del estudio. Después procederemos explicando como puede proveer comentarios sobre el estudio.

Slide 2

El 7 de noviembre del 2000 fue el último día sin muertes en las carreteras de Texas, 4,313 personas perdieron sus vidas en el 2023. Es una racha que queremos romper. Ayude a TxDOT a terminar con la racha de fatalidades, abrochándose el cinturón, manejando al límite de velocidad, guardando su teléfono y nunca manejando bajo la influencia de alcohol u otras drogas.

Slide 3

El Estudio del Corredor de la calle Paisano se extiende aproximadamente 11.5 millas desde la calle Sunland Park hasta la avenida Montana, pasando a través del centro de El Paso y el Puente Internacional de las Américas. El propósito de este estudio es desarrollar mejoras a corto-, mediano- y largo-plazo para seguridad, multimodal, conectividad, operaciones de transporte y drenaje. Corto-plazo se refiere a recomendaciones que pueden durar hasta 5 años para ser implementadas, mientras mediano-plazo se refiere a recomendaciones que pueden durar 5-10 años y largo plazo se refiere a recomendaciones que pueden durar más de 10 años.

Slide 4

El estudio del corredor de la avenida Montana se extiende aproximadamente 9 millas desde la calle Paisano hasta Loop 375. El propósito de este estudio es desarrollar mejoras a corto-, mediano-, y largo-plazo en seguridad, multimodal, conectividad, y operación de transporte. Corto-plazo se refiere a recomendaciones que pueden durar hasta 5 años para implementarse, mientras que las recomendaciones a mediano-plazo se refiere que pueden durar hasta 5 – 10 años, y recomendaciones a largo-plazo se refiere que pueden durar 10 o más años.

Slide 5

Actualmente estamos en el proceso de la etapa del estudio del corredor, donde nos estamos enfocando en recopilación de datos y análisis preliminares para evaluar la practicidad de recomendaciones a corto-, mediano- y largo- plazo. Si TxDOT decide continuar con las recomendaciones del estudio, los proyectos deben de pasar por el proceso de desarrollo de proyectos de TxDOT. Varias tareas importantes y más oportunidades seguirán siendo disponibles para la opinión pública antes de que empiece la construcción, incluyendo la identificación de fondos para los proyectos.

Slide 6

Condiciones existentes y recopilación de datos para el estudio del corredor de la calle Paisano y la avenida Montana que incluyen crecimiento de población, estadística de choques viales, e información sobre bicicletas y transporte público, se pueden encontrar en las cartulinas de las reuniones públicas.

Slide 7

La descripción general de las recomendaciones, incluyendo drenaje para el Estudio del Corredor de la calle Paisano y la avenida Montana también puede ser encontrada en las cartulinas de las reuniones públicas.

Slide 8

La primera serie de reuniones públicas tomaron lugar presencialmente el 17 y 18 de octubre, 2023, en el Texas Tech Health Sciences Center y en Sun Metro Facility, con un total de 54 asistencias. La reunión pública virtual se abrió desde el 17 de octubre hasta el 1ro de noviembre, 2023. La presentación grabada tubo 142 vistas. Un total de 126 comentarios fueron recibidos a través de la forma de comentarios, roll plots, encuesta en línea y mapa interactivo.

Slide 9

Utilizamos comentarios de las reuniones publicas y de reuniones de grupos interesados para redefinir nuestras recomendaciones. Las recomendaciones propuestas serán presentadas en las siguientes diapositivas. La calle Paisano desde la calle Coldwell hasta la calle Durango fue identificada como un punto grave de choques fatales debido a su curva geométrica cerrada. Algunas de las recomendaciones a corto-plazo en esta área incluyen la instalación de cordón y marcas de pavimento al igual que bandas sonoras transversales y marcas de velocidad en el pavimento para reducir la velocidad del tráfico y evitar que tomen la curva cerrada en exceso de velocidad. Recomendaciones a mediano-plazo para esta área incluyen la instalación de señalamiento peatonal hibrido en las calles San Antonio, Durango y la avenida Overland y una ruta de uso compartido desde la calle Coldwell a la calle El Paso. La posibilidad de una estación de bicicleta compartida está propuesta en la calle Durango para fomentar la actividad segura de peatones y bicicletas.

Slide 10

Dos recomendaciones a largo-plazo para la calle Paisano entre las calles Coldwell y Durango son realinear la curva dentro del derecho de paso para reducir el radio en la curva y agregar un semáforo en la calle Durango, si futuros volúmenes de tráfico los justifican. Una recomendación a largo-plazo para esta área sería una glorieta en la calle Coldwell para reducir la velocidad de vehículos dirigiéndose al oeste de la calle Coldwell.

Slide 11

La intersección de la calle Paisano y las calles Delta / Virginia fue identificada como una ubicacion con una configuración geométrica inusual y con un número alto de accidentes vehiculares. La recomendación a mediano-plazo para esta ubicación es agregar un giro cerrado a

la izquierda desde el oeste de la calle Paisano hacia la calle Virginia y solo permitir giro a la derecha desde/a las calles Virginia y Delta. Vehículos tratando de viajar al oeste desde la calle Virginia y la calle Delta serán dirigidos al semáforo en la calle St Vrain la cual se encuentra una cuadra al este.

Slide 12

En la calle Paisano en el área del puente de las Américas, posibles áreas para descargar y recoger peatones son recomendadas en los cuadrantes noroeste, noreste y sureste. Debido a los cambios recientes en la geometría de los carriles, la avenida San Antonio tiene vehículos que se dirigen en dirección hacia el norte para unirse con el I-110. Debido a que la avenida San Antonio solo conecta con una comunidad de vecindarios, la recomendación a mediano-plazo es el cerrar el acceso a la avenida San Antonio.

Slide 13

Otra recomendación a mediano-plazo para la calle Paisano es una ruta de uso compartido desde la calle Copia hasta la avenida Alameda conectando tres escuelas, el zoológico, y el Puente Internacional de las Américas para uso multimodal. En esta área, también estamos proponiendo dos señalamientos peatonales híbridos en las ubicaciones de puentes peatonales existentes, los cuales se ha propuesto removerse. Los señalamientos peatonales híbridos permitirían que peatones, incluyendo a niños de las escuelas, cruzar de manera segura sin utilizar los puentes peatonales. Señalamientos con luces de destello para escuelas también han sido propuestos desde la calle Washington hasta la calle Val Verde para reducir la velocidad de los vehículos viajando a lo largo de la calle Paisano.

Slide 14

La intersección de las calles Paisano y El Paso tiene una geometría atípica y altas demoras. Para mejorar la intersección, estamos proponiendo la instalación de detección de video, optimizar el tiempo de señalamiento, y extender el carril izquierdo con dirección al norte en el corto-plazo. Las recomendaciones a mediano-plazo incluyen el cierre del acceso con dirección al norte de la calle Chelsea y cerrar de la entrada con giro a la derecha a el giro en “U” desde la calle Paisano.

Slide 15

Las recomendaciones a largo-plazo para las calles Paisano y El Paso son cambiar la geometría de la calle Chelsea para unirla directamente con la intersección y agregar un carril adicional con la dirección a el este. Otra opción a largo-plazo sería una glorieta en la calle El Paso para mantener todos los movimientos de giro. Las gráficas en la parte de abajo muestran como estas dos recomendaciones afectan el nivel de servicio y demora.

Slide 16

En la intersección de la calle Paisano y la avenida Montana, la recomendación a corto-plazo es optimizar el tiempo de señalamiento y la instalación de marcas de borde en el pavimento y señales de tráfico. La recomendación a largo-plazo es agregar un semáforo adicional y consolidar la geometría de la intersección para permitir el movimiento peatonal.

Slide 17

Recomendaciones para la avenida Montana y el camino de Buffalo Soldier incluyen remover el señalamiento por encima de vías de tren. También incluyen recomendaciones a mediano-plazo, que serían agregar un carril adicional de giro a la izquierda y extender el cordón en el oeste de la intersección para crear un giro cerrado izquierdo para mejorar la seguridad.

Slide 18

Para considerar la seguridad peatonal a lo largo del corredor de Montana, estamos proponiendo banquetas continuas para rellenar cualquier vacío en donde falten banquetas. Entre 2017 y 2022, 6 accidentes involucrando peatones sucedieron en el área entre el boulevard Hawkins y la calle Killarney, incluyendo 2 accidentes fatales y 1 accidente resultando en heridas serias. Nosotros estamos proponiendo barandillas peatonales estéticas en las franjas divisoras ubicadas en las calles Buckner y Admiral, para guiar a peatones hacia los cruces peatonales marcados en la avenida Montana.

Slide 19

Una recomendación a largo-plazo para ayudar con la capacidad en intersecciones principales a lo largo de la avenida Montana es un carril de circunvalación bajo nivel en boulevard Airway y boulevard Hawkins. El carril de circunvalación permitiría que el tráfico de paso evitara el semáforo pasando por los carriles subterráneos. Las intersecciones en sí mismas seguirían siendo similares con carriles de giro adicionales.

Slide 20

Esta sección típica muestra otro punto de vista de los propuestos carriles de circunvalación bajo nivel con un carril de circunvalación de 12-pies en cada dirección y dos carreteras frontales de 12-pies en ambos lados. Las gráficas muestran como el nivel de servicio y la demora mejoran con los carriles de circunvalación.

Slide 21

Desde el boulevard McRae hasta la calle Global Reach, estamos proponiendo un camino de uso compartido en los lados noreste y sureste de la avenida Montana. Este camino de uso compartido conectaría con el camino de uso compartido existente en la calle Global Reach y el camino de uso compartido propuesto en el boulevard McRae. Basado a él volumen de tráfico proyectado, también estamos proponiendo carriles de giro izquierdo mas a futuro, para permitir que más vehículos viajen en las calles cruzando la construcción presente desde Global Reach a el Loop 375.

Slide 22

En parte a la construcción presente, estamos proponiendo señalamiento de Semáforo Adelante, señalamiento por encima con luces de destello y señalamiento con detector de velocidad para reducir la velocidad del trafico que sale de la carretera hacia la intersección de Global reach, al oeste de la calle Lee Trevino. Para acomodar el future volumen de tráfico, estamos proponiendo carriles de giro izquierdo adicionales en la calle Lee Trevino.

Slide 23

Este proyecto fue iniciado en el verano del 2022. El 3 de noviembre del 2022, el 24 de mayo del 2023 y 29 de febrero del 2024, se llevaron a cabo reuniones del grupo de trabajo de las agencias y atendidas por más de 150 grupos interesados. La primera serie de reuniones públicas se llevaron a cabo el 17 y 18 de octubre del 2023, las cuales tuvieron 54 asistencias. Un total de 126 comentarios fueron recibidos a través de la forma de comentarios, roll plots, encuesta en línea y mapa interactivo. La segunda y última serie de reuniones públicas se llevarán a cabo el 2do y 3ro de abril, 2024, con una opción virtual. El borrador del Estudio del Corredor se planea ser entregado en la primavera del 2024 y el reporte final en el verano del 2024.

Slide 24

¡La opinión pública es crítica para este proyecto, y valoramos sus comentarios! Comentarios pueden enviarse de varias maneras– vía la página de internet del proyecto, por correo electrónico, o por correo postal a las direcciones que se muestran en la pantalla. Como parte inicial de la fase del estudio, todos los comentarios deben de ser enviados a más tardar el jueves 18 de abril, 2023 para que sean incluidos en la grabación oficial para esta reunión.