



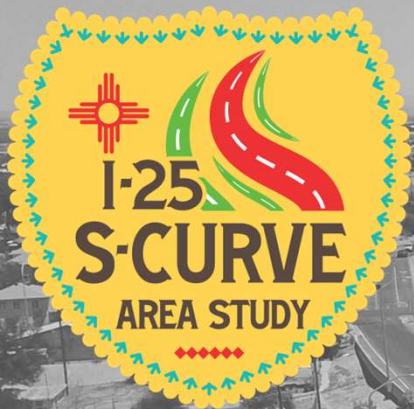
Bienvenidos

La presentación comenzara aproximadamente a las 5:30 p.m, Después de la presentación, contestaremos preguntas.



Si necesita traducción al español, diríjase a la entrada para obtener un auricular para interpretación en vivo.

La presentación durará unos 45 minutos, se grabará y se publicará en el sitio web del estudio.



Agenda

Resumen del primer periodo de comentarios públicos

Elementos de transporte no motorizado

Proceso de desarrollo y análisis de alternativas

Opciones de alineamiento de la I-25

Opciones de Acceso Interestatal

Participación Pública

Preguntas



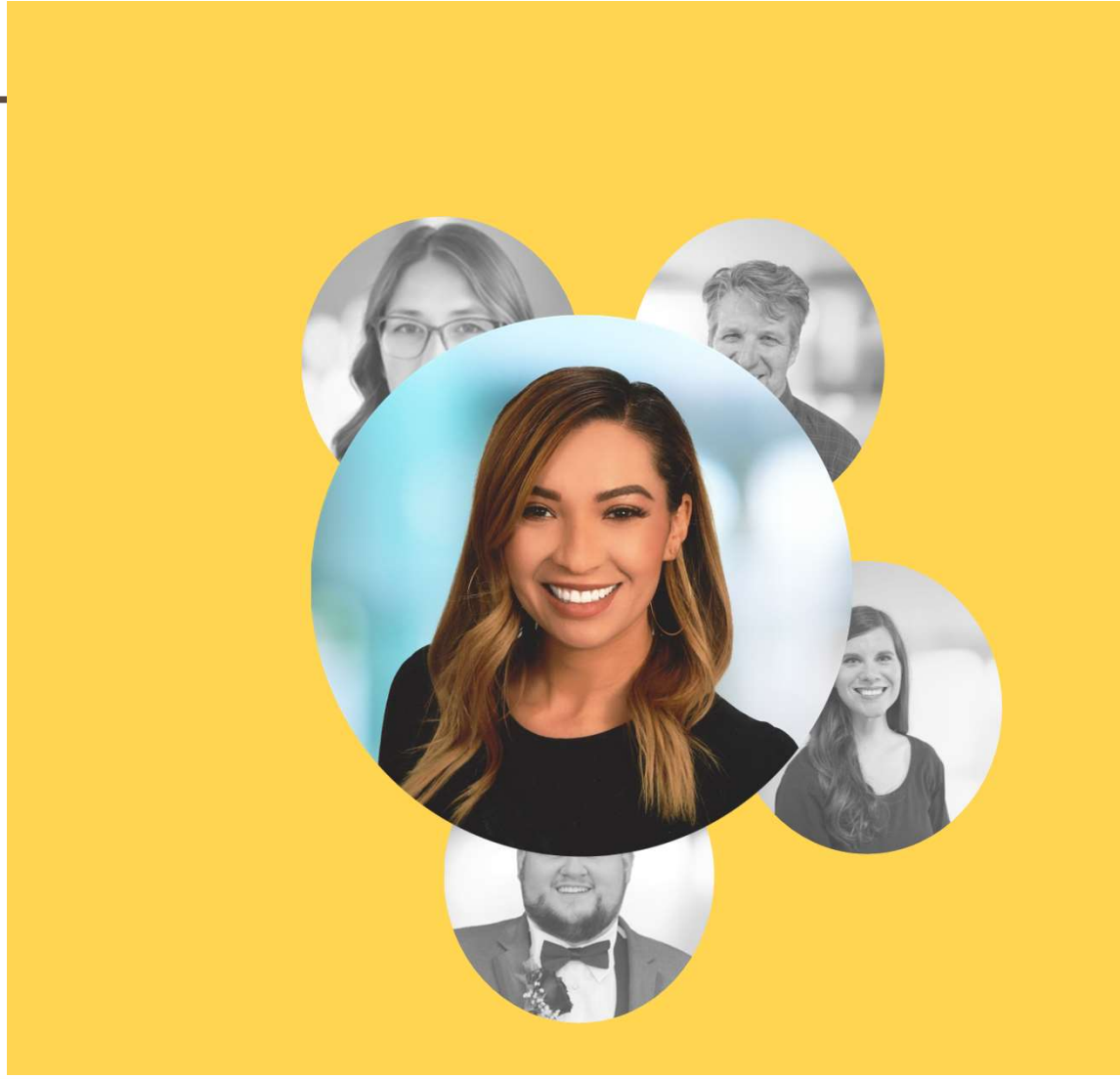
Presentadores





Adrianna Day

Facilitadora

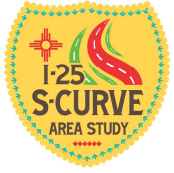




Summer Herrera

*Ingeniera de Desarrollo
de Proyectos del
NMDOT*





Mike Worrall

*Gerente del Proyecto
con la Empresa
Consultora*





Nicole Tolley

*Principal de
Medioambiente con la
Empresa Consultora*





Alonzo Martinez

*Ingeniero con la
Empresa Consultora*





Resumen del Primer Periodo de Comentarios Públicos



LEYENDA









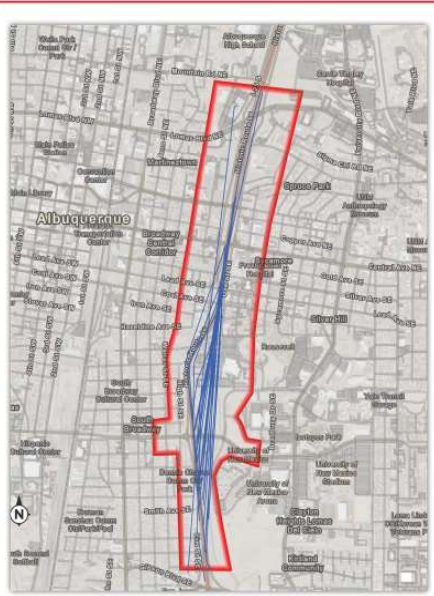
ÁREA DE ESTUDIO



163

Comentarios Totales

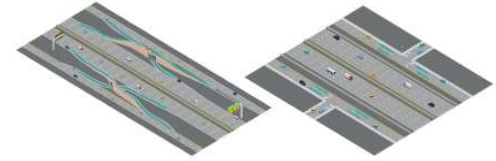
	Encuestas (físicas o en línea)	_____	95
	Correos electrónicos	_____	50
	Preguntas y respuestas en vivo	_____	10
	Formularios de comentarios	_____	6
	Llamadas	_____	1
	Cartas	_____	1



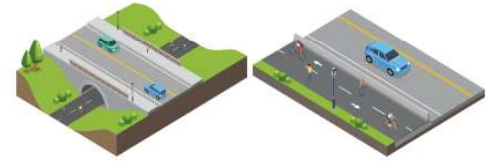
Los individuos generalmente apoyan mejorar las cuatro categorías del Universo de Ideas.



Comentarios generales a través de preguntas abiertas. Los comentarios incluyeron el deseo de cambiar la I-25 hacia el este con una preocupación común sobre los impactos a las propiedades residenciales y/o históricas. Se presentaron **28 sketches de alineación** al Universo de Ideas.



Las personas estaban más familiarizadas con las vías laterales de un solo sentido y las rampas trenzadas como soluciones para mejorar la accesibilidad a la I-25.



Las personas se sienten más cómodas utilizando caminos de uso compartido separados por barreras y cruces a desnivel.

Mejor acceso a Avenida César Chávez, Avenida Central y Avenida Lead fueron las calles de superficie más solicitadas.

163

Comentarios
Totales



	Encuestas (físicas o en línea)	95
	Correos electrónicos	50
	Preguntas y respuestas en vivo	10
	Formularios de comentarios	6
	Llamadas	1
	Cartas	1

163

Comentarios

Encuestas Pistas a un nivel	95
Carriles electrónicos	90
Preguntas y respuestas en vivo	10
Formulario de comentarios	1



Los individuos generalmente apoyan mejorar las cuatro categorías del Universo de Ideas.

◆◆◆◆◆ Alineación de la I-25 →

◆◆◆◆◆ Transportación no motorizado →



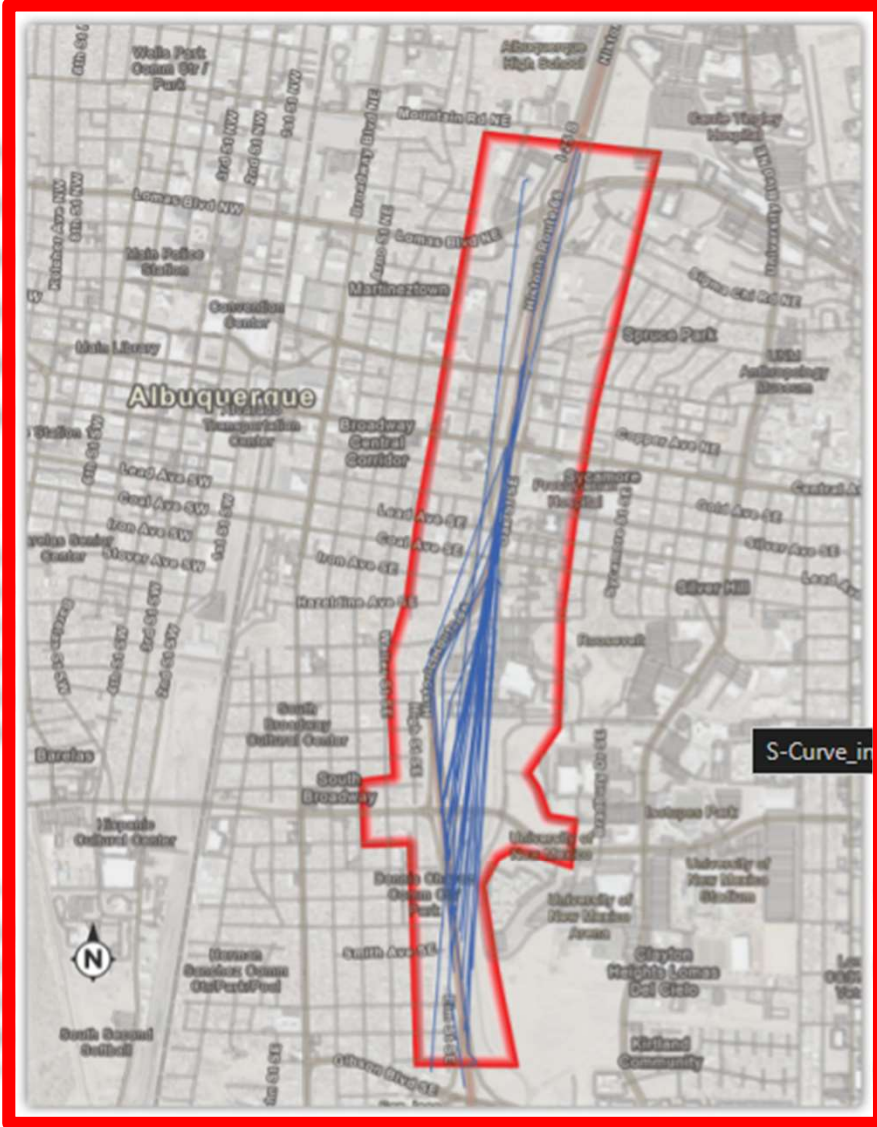
◆◆◆◆◆ ← Accesibilidad a la calle de superficie

◆◆◆◆◆ ← Accesibilidad a la I-25

Comentarios generales a través de preguntas abiertas. Los comentarios incluyen el deseo de cambiar la I-25 fuera del valle con una preocupación común sobre los impactos a las propiedades vecinales ya existentes. Se presentaron 28 solicitudes de alineación al universo de ideas.

Más acceso a Avenida César Chávez, Avenida Central y Avenida Lead fueron las calles de superficie más solicitadas.

163



Las parrandas están más
bien adaptadas con las ideas
de un solo nivel y los rampas
transversales como solución para
propagar la accesibilidad a la U-25.



Las parrandas se venían más
complejas, utilizando curvas de las
carreteras para aprovechar por
dentro y afuera.

Más arriba a Avenida César
Chávez, Avenida Central y Avenida
Luis Barrón los cables de superficie
más altos.

163

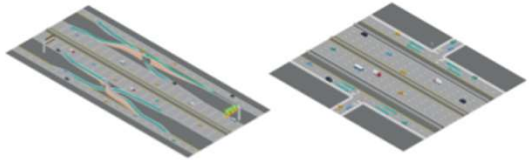
Comentarios Totales

- Encuestas
- Comentarios
- Preguntas
- Formularios
- Llamadas
- Cartas

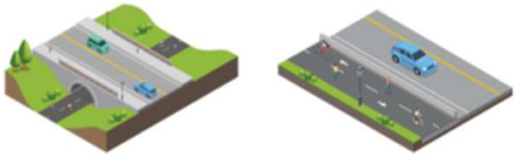


- Calle
- Calle
- Calle
- Calle
- Calle
- Calle

Comentarios por proyecto



Las personas estaban más familiarizadas con las vías laterales de un solo sentido y las rampas trenzadas como soluciones para mejorar la accesibilidad a la I-25.



Las personas se sienten más cómodas utilizando caminos de uso compartido separados por barreras y cruces a desnivel.

Mejor acceso a Avenida César Chávez, Avenida Central y Avenida Lead fueron las calles de superficie más solicitadas.



Las personas estaban más familiarizadas con las vías laterales de un solo sentido y las rampas trenzadas como soluciones para mejorar la accesibilidad a la I-25.



Las personas se sienten más cómodas utilizando caminos de uso compartido separados por barreras y cruces a desnivel.

Mejor acceso a Avenida César Chávez, Avenida Central y Avenida Lead fueron las calles de superficie más solicitadas.



Propósito

El objetivo del estudio es mejorar la seguridad, aumentar la fiabilidad de los tiempos de viaje, prepararse para la futura demanda de viajes y sustituir la infraestructura decadente de la I-25 entre los puntos de millas 223 y 225, así como dar cabida al transporte no motorizado en el corredor de la I-25.

Necesidad:

Se necesitan **mejoras en la geometría de la carretera** que permitan alcanzar la velocidad de diseño adecuada.



Es necesario **reducir los accidentes** en la zona de la curva S

Es necesario **ofrecer una conducción más segura** reduciendo la carga de trabajo del conductor en la curva en S (incorporación, zigzag, permanencia en el carril, navegación).

Es necesario **prepararse para el aumento del tráfico** derivado del crecimiento regional.



Es necesario **mejorar la infraestructura**, como puentes e instalaciones de drenaje, que han llegado al final de su vida útil.



Es necesario dar cabida a **modos alternativos de desplazamiento a través de la I-25** de acuerdo con el Plan del Sistema de Carriles para Bicicletas y el Plan de la Red de Tránsito del Consejo de Gobierno de la Región Central, la Ciudad y la Red de Tránsito de Largo Alcance de Albuquerque, y el Plan de Acción para la Seguridad de Peatones y Ciclistas del Condado de Bernalillo.



Es necesario mejorar este tramo de la I-25 **para que sea compatible** con el proyecto planificado de la red de transporte.



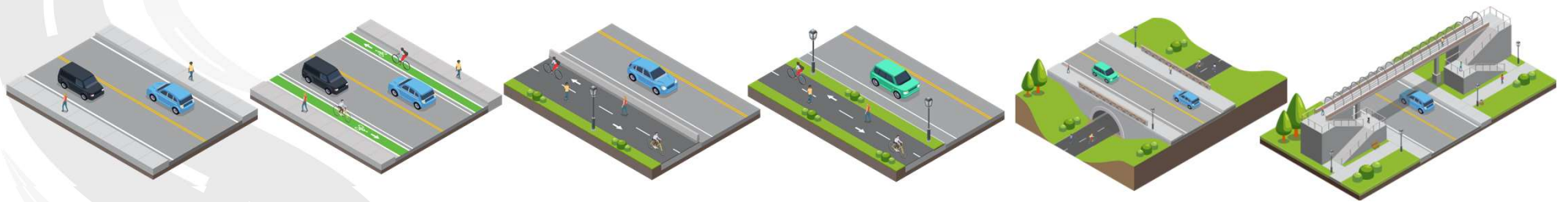
Elementos de Transporte No Motorizado

Información en la estación 1.



El equipo del estudio está trabajando para identificar soluciones que den cabida al transporte no motorizado y **resulten atractivas para peatones y ciclistas.**

Para recomendar adecuadamente que se incorporarán en la próxima fase alternativa, el equipo del estudio se plantea las **tres** preguntas siguientes.





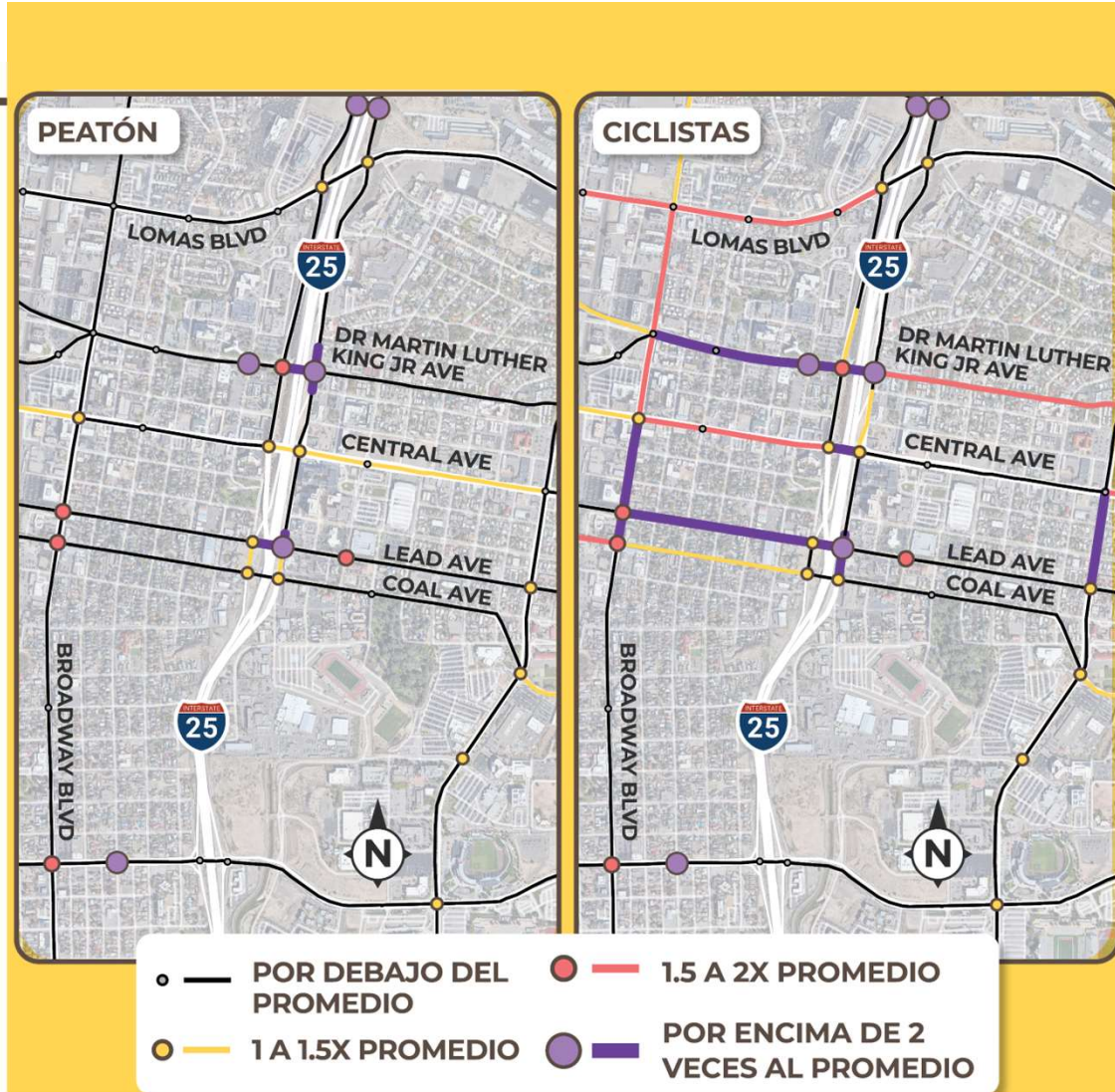
1. ¿Cómo se acoplan las posibles mejoras para peatones y ciclistas a las instalaciones existentes o previstas?





2. ¿Dónde hay puntos críticos de choques con peatones y ciclistas?

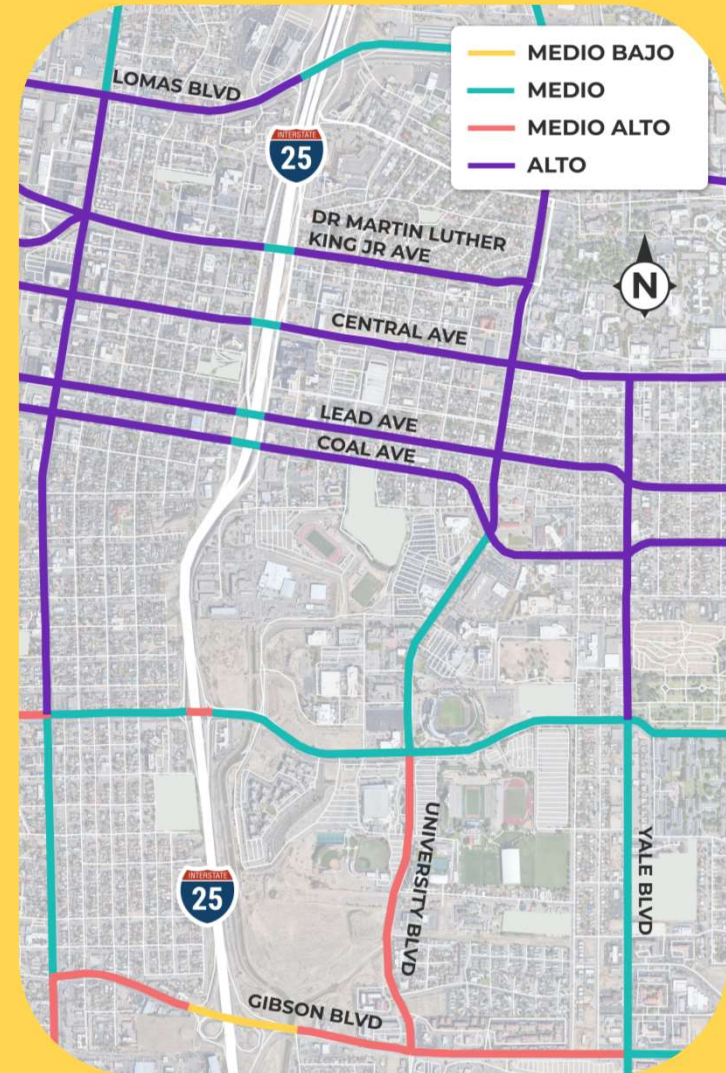
Mapas proporcionados por el Mid-Region Council of Governments (MRCOG).





3. ¿Qué instalaciones registran mayor actividad peatonal?

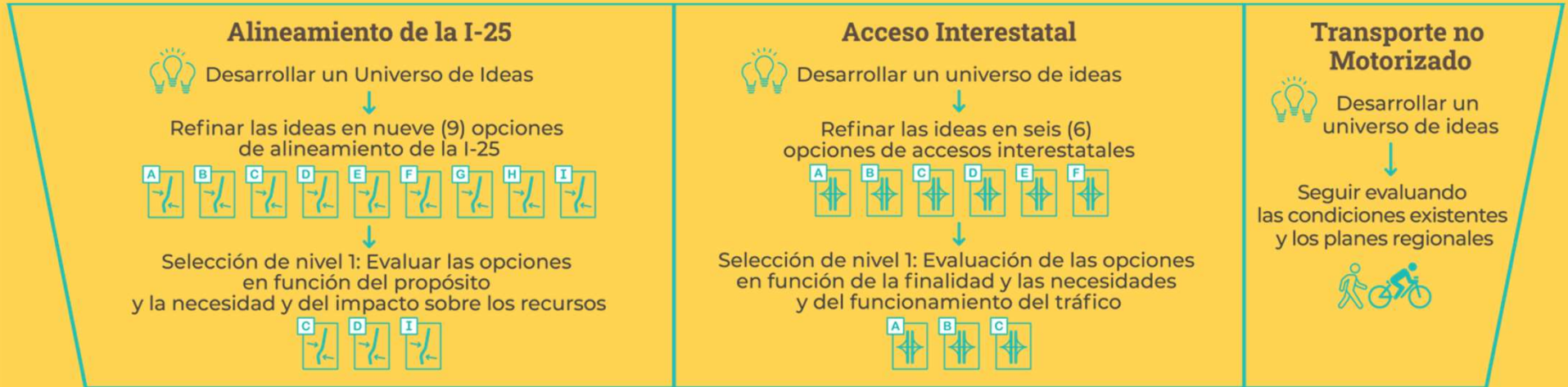
Mapas proporcionados por el (MRCOG).





Proceso de Desarrollo y Análisis de Alternativas

Estudios ambientales, basados en procesos y sujetos a cambios.



☆ **ESTAMOS AQUÍ EN EL PROGRESO** ☆

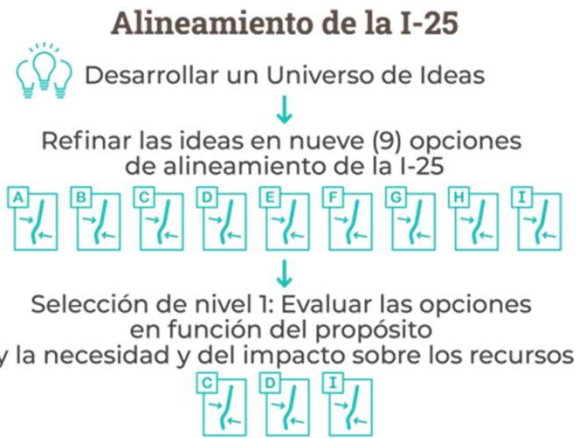


Environmental studies are process driven and subject to change.

Alineamiento de la I-25
Desarrollar un universo de ideas
Refinar las ideas en nueve (9) opciones

Acceso Interestatal
Desarrollar un universo de ideas
Refinar las ideas en seis (6)

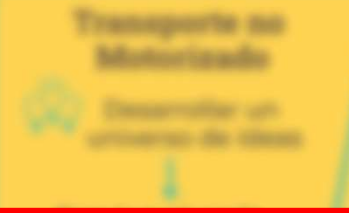
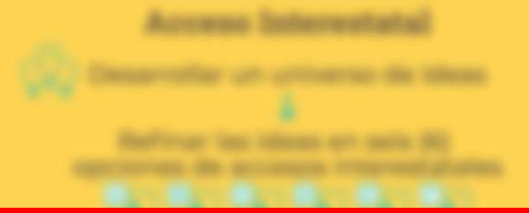
Transporte no Motorizado
Desarrollar un universo de ideas



☆ **ESTAMOS AQUÍ EN EL PROGRESO** ☆

Alternativa de No Construir a la Tarea 2: Desmantelamiento Ambiental para un Futuro Análisis Detallado

Environmental studies are process driven and subject to change.



Combinar opciones e ideas de transporte no motorizado en alternativas



Nivel 2 de selección: Evaluar las alternativas en función de las medidas detalladas de propósito y necesidad y de los recursos ambientales clave. Identificar una Alternativa Preferida



Adelantar la Alternativa Preferida y la

Documentación Ambiental para un Futuro Analítico Detallado

Environmental studies are process driven and subject to change.

Alternativa de la I-25
Desarrollar un universo de ideas
Refinar las ideas en función de requisitos de almacenamiento de I-25

Acceso Intermodal
Desarrollar un universo de ideas
Refinar las ideas en base de requisitos de acceso intermodal

Transporte no Motorizado
Desarrollar un universo de ideas



Alternativa de No Construir a la Fase IC
(Documentación Ambiental) para un
Futuro Análisis Detallado.



Alternativa de No Construir a la Fase IC
(Documentación Ambiental) para un
Futuro Análisis Detallado



Requisitos de la NEPA

- Evaluar los efectos de las acciones propuestas **antes de tomar alguna decisión.**
- Recabar la opinión de las partes interesadas y del público a lo largo de todo el estudio.
- Considerar y evaluar una amplia gama de alternativas, **incluyendo las que implicarían desplazamientos hacia el oeste**, también desplazamientos hacia el este, o tal vez una combinación.



Opciones de Alineamiento de la I-25

Información en la estación 2.





Medidas de Eficacia

Mejora la geometría y reduce la carga de trabajo del conductor al enderezar la curva en S.

Mejora la seguridad al reducir las colisiones.

Mejora la seguridad al aumentar la uniformidad de la velocidad en la I-25 mediante la reducción del peralte y el alargamiento de la transición entre curvas.

¿Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad?



Puntuación



EXCELENTE



BIEN



MODERADO



MAL



PEOR



Opción de No Construir



No mejora la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor



No reduce las colisiones.



No mejora la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opción A



No mejora suficientemente la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor.



No reduce suficientemente las colisiones.



No mejora suficientemente la consistencia de la velocidad.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opción B



Mejora moderadamente la geometría o reduce la carga de trabajo del conductor al enderezar la curva S.



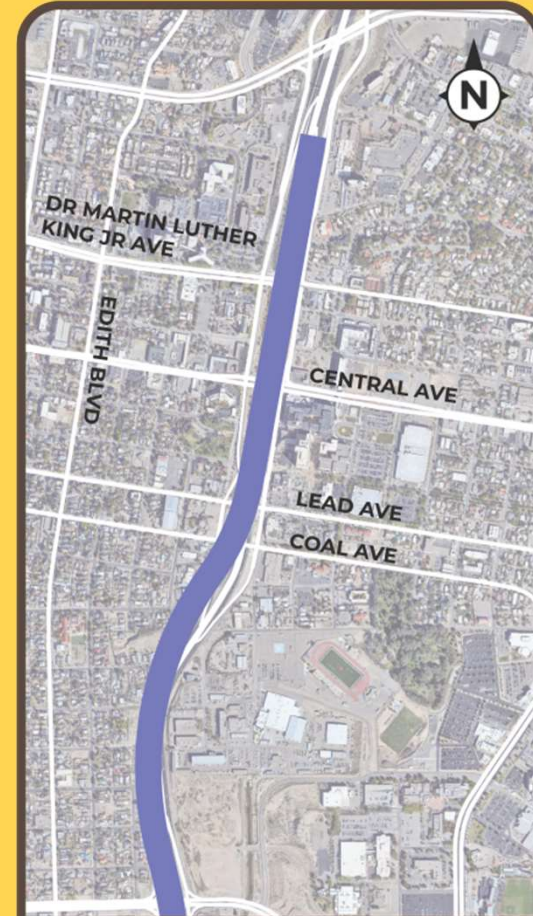
No reduce suficientemente las colisiones.



Mejora moderadamente la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN B



Opción C



Mejora suficientemente la geometría y reduce la carga de trabajo al enderezar la curva S.



Reduce suficientemente las colisiones.



Mejora suficientemente la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN C



Opción D



Mejora suficientemente la geometría y reduce la carga de trabajo al enderezar la curva S.



Reduce suficientemente las colisiones.



Mejora suficientemente la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN D



Opción E



No mejora suficientemente la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor.



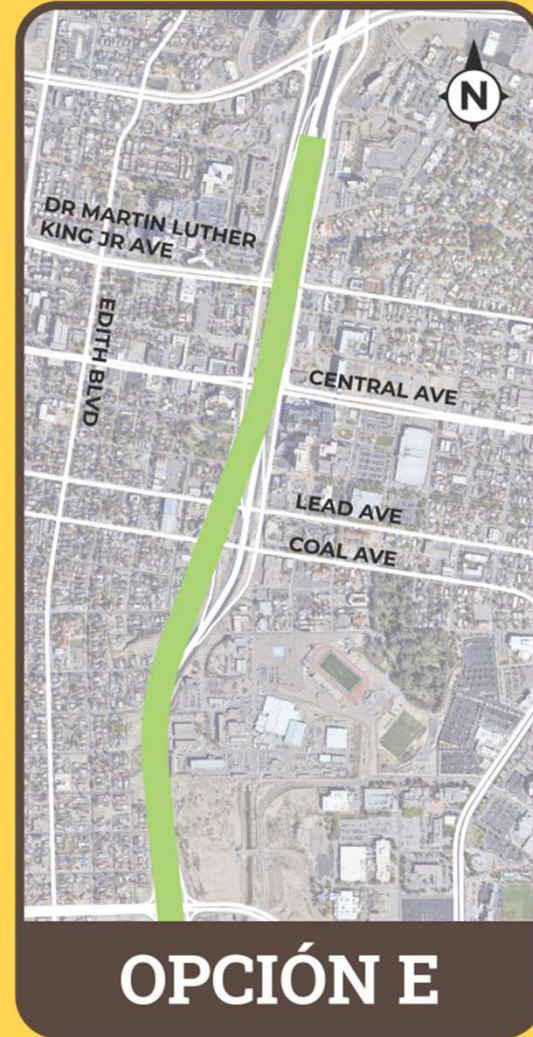
Reduce suficientemente las colisiones.



Mejora moderadamente la consistencia de la velocidad.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opción F



No mejora suficientemente la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor.



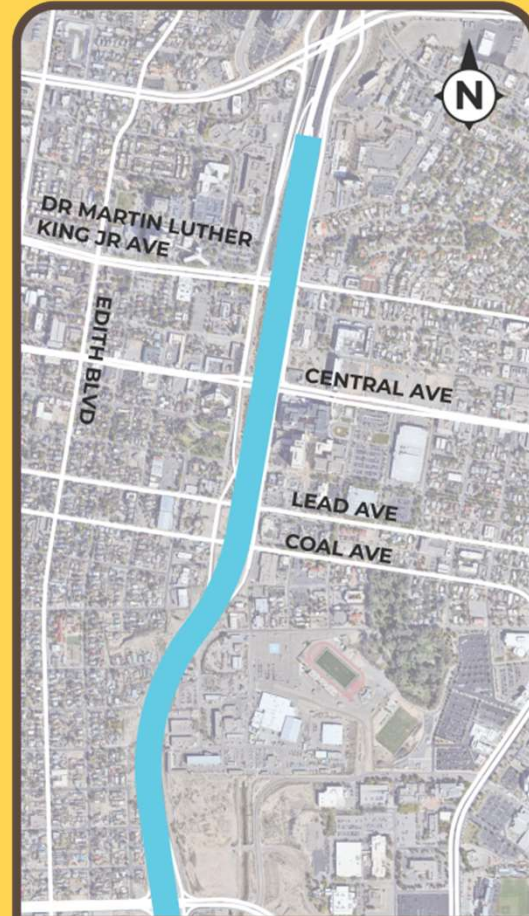
No reduce suficientemente las colisiones.



No mejora suficientemente la consistencia de la velocidad.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN F
(SIMILAR A LA ALTERNATIVA PREFERIDA IDENTIFICADA ANTERIORMENTE)



Opción G



No mejora suficientemente la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor.



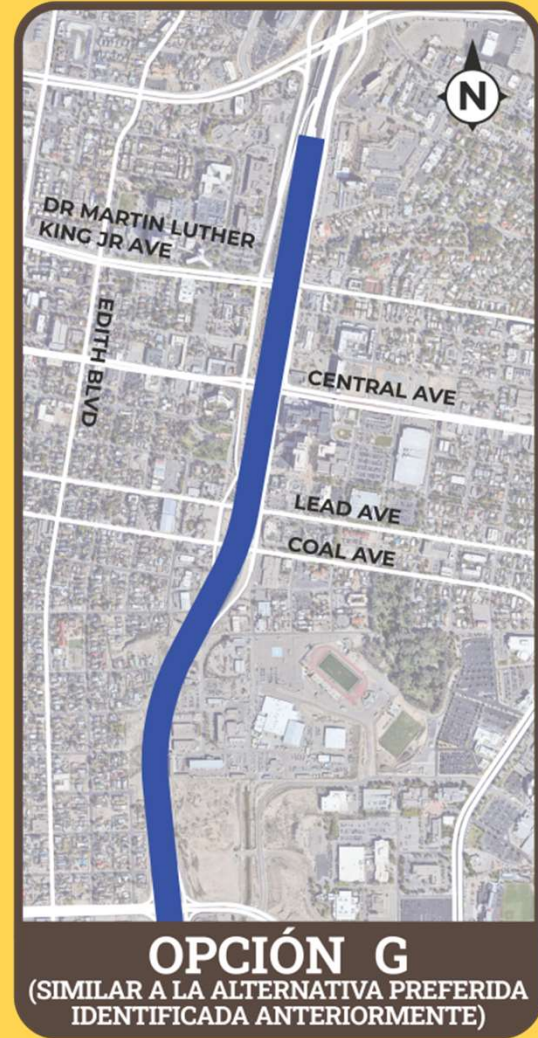
No reduce suficientemente las colisiones.



Mejora moderadamente la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opción H



No mejora suficientemente la geometría ni reduce la carga de trabajo del conductor.



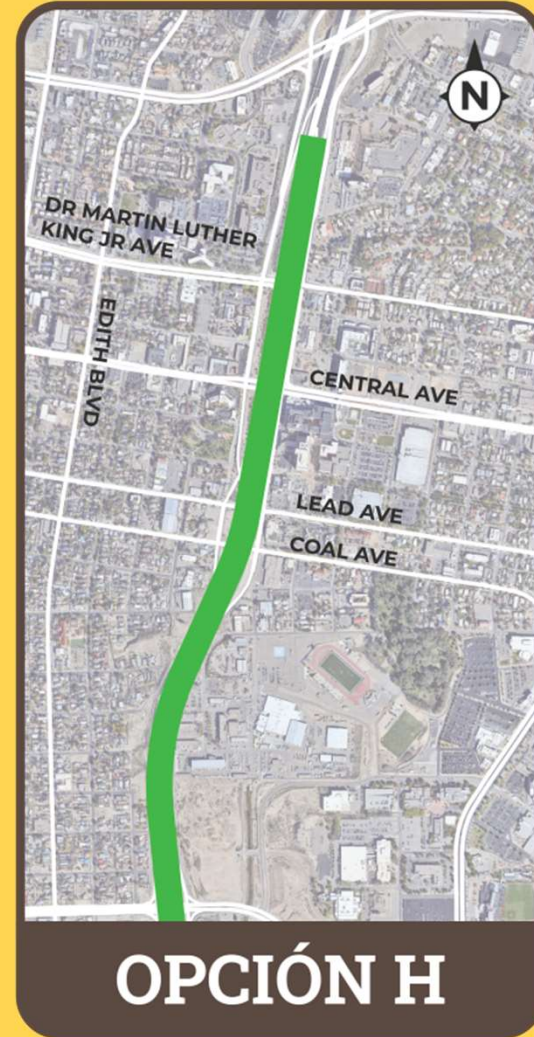
Reduce moderadamente las colisiones.



Mejora moderadamente la consistencia de la velocidad.



Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opción I



Mejora suficientemente la geometría y reduce la carga de trabajo al enderezar la curva S.



Reduce suficientemente las colisiones.



Mejora suficientemente la consistencia de la velocidad en la I-25.



Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.





Opciones Propuestas que Avanzan





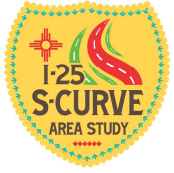
Comparación de Recursos

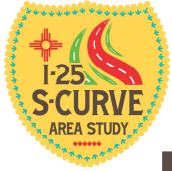
No Construir	Opción C	Opción D	Opción I
<p>No impacta directamente a la comunidad circundante porque las mejoras no se han hecho.</p> <p>La Opción de No Construir también avanza para servir como base de comparación con otras opciones y, eventualmente, otras alternativas.</p>	<p>Impacta negativamente los recursos culturales, vecindarios, residencias, negocios y recursos comunitarios.</p>	<p>Impacta negativamente los recursos culturales, vecindarios, residencias, negocios y recursos comunitarios.</p>	<p>Minimiza los impactos a los recursos culturales, vecindarios, residencias y recursos de la comunidad.</p>



Opciones de Acceso Interestatal

Información en la estación 3.





Medidas de Eficacia

Mejora la geometría y reduce la carga de trabajo de los conductores cambiando el espaciado entre los accesos y la longitud de las rampas para cumplir las normas de la American Association of State Highway and Transportation Officials (Asociación Americana de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte) (AASHTO).

Mejora la seguridad y reduce la carga de trabajo de los conductores en la I-25 al consolidar las rampas de entrada y salida.

Mejora las laterales de la carretera reduciendo los puntos de decisión/conflicto y limitando los desplazamientos en sentido contrario/adicionales de la carretera de acceso.

Mantiene el acceso a servicios críticos, instalaciones educativas y lugares de celebración de eventos.

Sustituye la infraestructura decadente y limita el aumento de la responsabilidad de mantenimiento.

¿Esta opción resuelve suficientemente el Propósito y la Necesidad?



Puntuación



BIEN



MODERADO

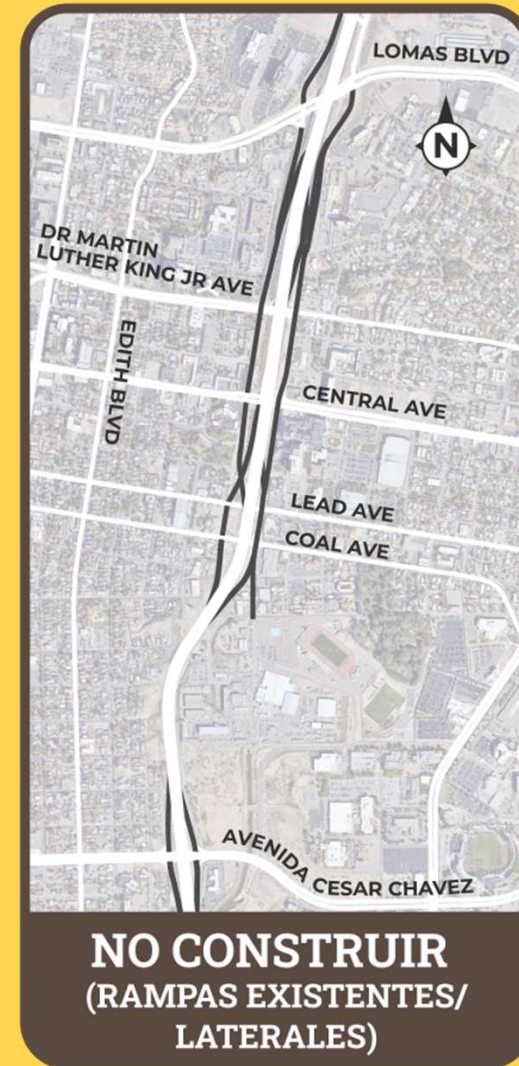


MAL



No Construir

- ⊗ No mejora la separación entre los accesos, la separación entre rampas ni la longitud de las rampas para cumplir las normas de la AASHTO.
- ⊗ No consolida las rampas de entrada/salida.
- ⊗ No reduce los puntos de conflicto ni limita los desplazamientos en sentido contrario ni los desplazamientos adicionales por la vía lateral.
- ⊖ Mantiene el acceso a servicios críticos, instalaciones educativas y lugares de celebración de eventos.
- ⊗ No sustituye la infraestructura deficiente y aumenta la responsabilidad del mantenimiento.
- ⊗ **Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.**





Opción A



Mejora la separación entre accesos y la longitud de las rampas para cumplir las normas de la AASHTO.



Rampas de entrada/salida consolidadas.



Reduce los puntos de conflicto o limita los desplazamientos en dirección contraria o los desplazamientos adicionales por las laterales.



Mantiene el acceso a los servicios críticos, mejora el acceso en dirección sur (SB, por sus siglas en inglés) a las instalaciones educativas y mantiene el acceso a los lugares donde se celebran eventos.



Sustituye la infraestructura deficiente por una con responsabilidad de mantenimiento similar.



Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.

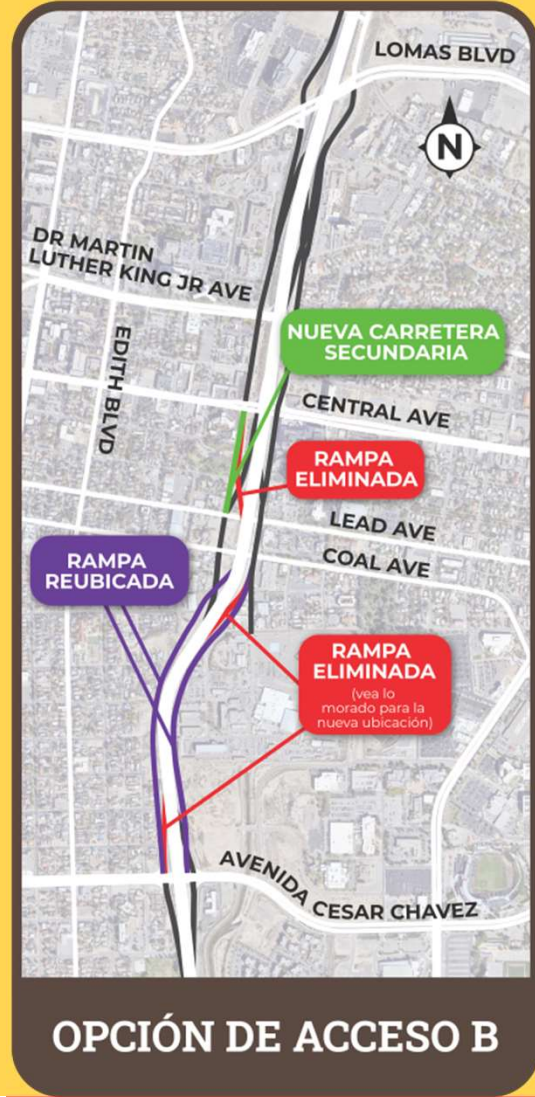


OPCIÓN DE ACCESO A



Opción B

⊖	No mejora la separación entre accesos ni la separación entre rampas en dirección norte (NB, por sus siglas en inglés), pero sí mejora la separación entre accesos en dirección sur (SB) y la longitud de las rampas.
⊗	No consolida las rampas de entrada/salida.
⊖	Reduce los puntos de conflicto y limita los desplazamientos fuera de la vía/carretera adicional para la dirección norte (NB) pero no para la dirección sur (SB).
✓	Mantiene el acceso a los servicios críticos, mejora (SB) el acceso a las instalaciones educativas y mantiene el acceso a los lugares donde se celebran eventos.
✓	Sustituye la infraestructura deficiente por una con responsabilidad de mantenimiento similar.
✓	Esta opción responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN DE ACCESO B



Opción C

- ⊗ No mejora la separación entre accesos, la separación entre rampas de dirección norte (NB) ni la longitud de las rampas, pero mejora la separación entre rampas en dirección sur (SB).
- ⊗ No consolida las rampas de entrada/salida.
- ⊗ No reduce los puntos de conflicto ni limita los desplazamientos en sentido contrario ni los desplazamientos adicionales por la vía lateral.
- ⊖ Mantiene el acceso a servicios críticos, instalaciones educativas y lugares de celebración de eventos.
- ⊗ No sustituye la infraestructura deficiente y aumenta la responsabilidad del mantenimiento.
- ⊗ **Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.**



OPCIÓN DE ACCESO C
(SIMILAR A LA ALTERNATIVA PREFERIDA IDENTIFICADA ANTERIORMENTE)

Se propone avanzar con la Opción C porque fue la Alternativa Preferida en el estudio previo de la Fase 1B y justifica un análisis detallado adicional.



Opción D

-  No mejora la separación entre accesos, la separación entre rampas en dirección norte NB ni la longitud de las rampas, pero mejora la separación entre rampas en dirección sur SB.
-  No consolida las rampas de entrada/salida.
-  Reduce los puntos de conflicto, pero aumenta los desplazamientos en sentido contrario y los desplazamientos adicionales por las laterales.
-  Mantiene el acceso a servicios críticos, instalaciones educativas y lugares de celebración de eventos.
-  Sustituye la infraestructura deficiente por una con responsabilidad de mantenimiento similar.
-  **Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.**



OPCIÓN DE ACCESO D



Opción E

- ✓ No mejora la separación entre rampas en dirección sur SB ni la longitud de las rampas en dirección sur SB, pero sí mejora la separación entre accesos en dirección norte NB y la longitud de las rampas en dirección norte NB.
- ✓ Consolida las rampas de entrada/salida.
- ✗ No reduce los puntos de conflicto ni limita los desplazamientos en sentido contrario ni los desplazamientos adicionales por las laterales.
- ✗ Mantiene el acceso a los servicios críticos en dirección norte NB, mantiene el acceso a las instalaciones educativas y mejora el acceso a los lugares donde se celebran eventos SB, pero reduce el acceso en dirección norte NB.
- ✗ No sustituye la infraestructura deficiente y aumenta la responsabilidad del mantenimiento.
- ✗ **Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.**





Opción F



No mejora la separación entre rampas en dirección sur SB ni la longitud de las rampas en dirección sur SB, pero sí mejora la separación entre accesos en dirección norte NB y la longitud de las rampas en dirección norte NB.



Consolida las rampas de entrada/salida.



No reduce los puntos de conflicto ni limita los desplazamientos en sentido contrario ni los desplazamientos adicionales por las laterales.



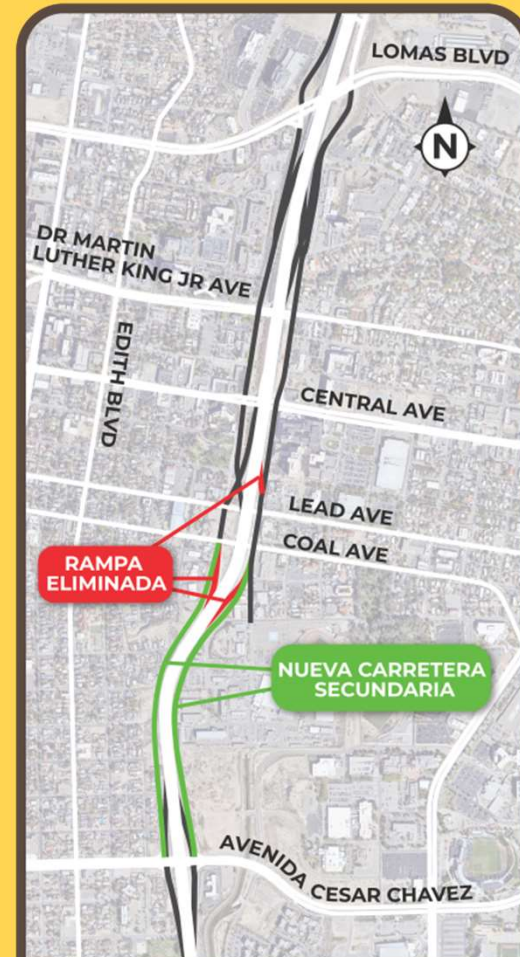
Mantiene el acceso a los servicios críticos en dirección norte NB, mantiene el acceso a las instalaciones educativas y mejora el acceso a los lugares donde se celebran eventos SB, pero reduce el acceso en dirección norte NB.



No sustituye la infraestructura deficiente y aumenta la responsabilidad del mantenimiento.



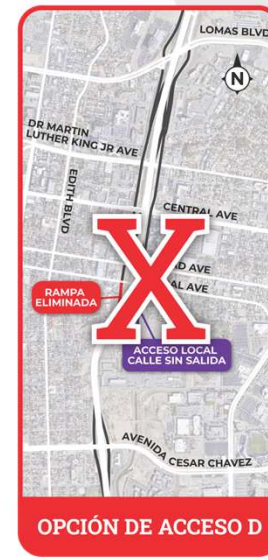
Esta opción no responde suficientemente al Propósito y la Necesidad.



OPCIÓN DE ACCESO F



Opciones Propuestas que Avanzan





Comparación de Evaluación

No Construir	Opción A	Opción B	Opción C
No cumple con el propósito y la necesidad porque no se han hecho mejoras. La Opción de No Construir también avanza para servir como base de comparación con otras opciones y, eventualmente, otras alternativas.	Cumple suficientemente el propósito y la necesidad según las medidas iniciales de eficacia.	Cumple suficientemente el propósito y la necesidad según las medidas iniciales de eficacia.	No cumple con el Propósito y la Necesidad según las medidas iniciales de efectividad. Avanza la Opción C porque fue la Alternativa Preferida en la Fase anterior Informe 1B en 2016 y necesita un estudio adicional.



Qué Sigue

Principios del otoño de 2024	Primavera 2025	Otoño 2025
Revisar las Alternativas Combinadas, la Evaluación de Nivel 2 y la Alternativa Preferida Recomendada	Revisar el Análisis Detallado de la Alternativa Preferida en el Documento Ambiental	Documento de Decisión Ambiental



Participación Pública



Cómo Entregar Comentarios Públicos

1. Hoy, en persona a través de su paquete de encuesta, formulario de comentarios o en el turno de preguntas y respuestas
2. Visite i25scurve.com y rellene la encuesta o el formulario de comentarios (posted April 25, 2024)
3. Envíe un correo electrónico al equipo de estudio a study@i25scurve.com
4. Llámenos al 505-600-2232
5. Enviar un formulario de comentarios a



I-25 S-Curve Area Study
c/o Horrocks
6001 Indian School Road NE, Ste 250
Albuquerque, NM 87110

**¡Periodo de
comentarios
está abierto
hasta el 24 de
mayo de 2024!**

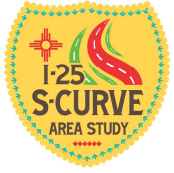


Formato de Hoy después de las Preguntas y Respuestas

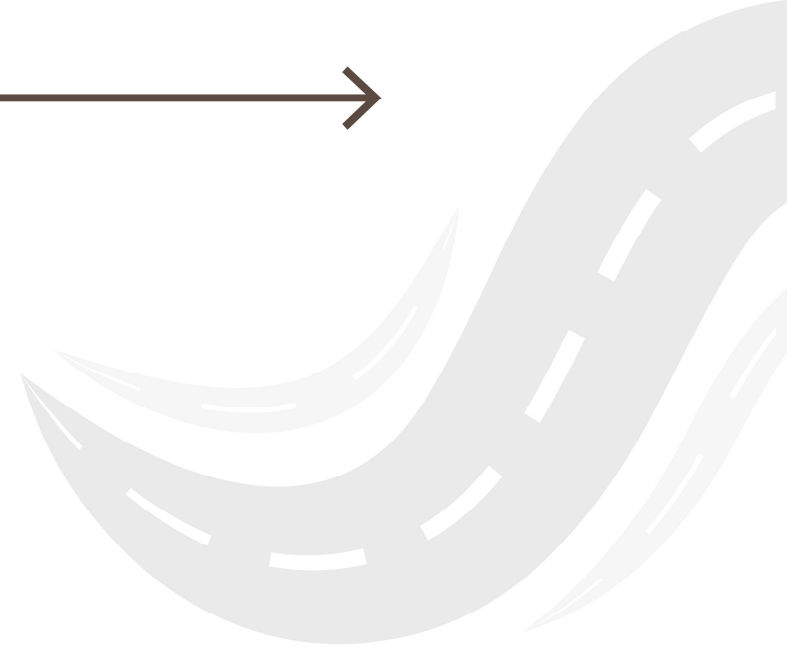
- Camine por la sala para ver la materia
- Haga preguntas específicas al equipo de estudio
- Responder a las preguntas de la encuesta en cada estación y envíe la encuesta completada antes de marcharse

-
- Los comentarios formales deben hacerse por escrito
 - Háganos saber si necesita ayuda.

Vaya a la entrada para recibir apoyo de traducción durante la jornada de puertas abiertas.



Preguntas





Normas

- Limite las preguntas a un minuto
- Indique el número que se le ha facilitado antes de la pregunta
- Sea respetuoso con la persona que hace la pregunta y con el equipo que la responde





Cómo Entregar Comentarios Públicos

1. Hoy, en persona a través de su paquete de encuesta, formulario de comentarios o en el turno de preguntas y respuestas
2. Visite i25scurve.com y rellene la encuesta o el formulario de comentarios (publicado el 25 de abril de 2024)
3. Envíe un correo electrónico al equipo de estudio a study@i25scurve.com
4. Llámenos al 505-600-2232
5. Envíe un formulario de comentarios a

I-25 S-Curve Area Study
c/o Horrocks
6001 Indian School Road NE, Ste 250
Albuquerque, NM 87110



**¡Periodo de
comentarios
abierto hasta el
24 de mayo de
2024!**