

SU OPINIÓN ES IMPORTANTE

Los comentarios de la comunidad influyen en el proyecto



Busque esta etiqueta a lo largo de la reunión para ver cómo los comentarios del público han ayudado a dar forma al proyecto.

Bienvenidos

Proyecto de Tránsito Rápido Avanzado (ART) Corredor Norte/Sur

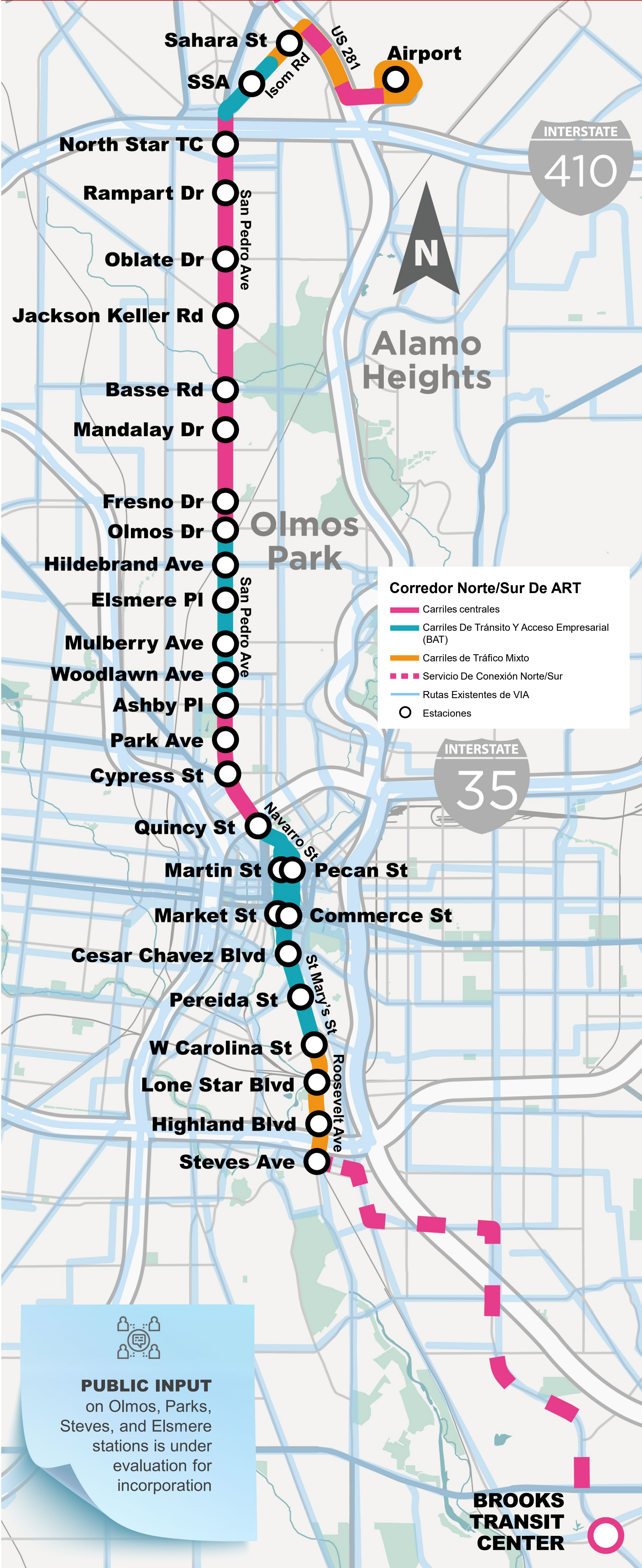
CONVERSACIONES COMUNITARIAS

- 1** Favor de **registrarse**.
- 2** **Visite las estaciones** e interactúe con los miembros del equipo del proyecto.
- 3** **Proporcione sus comentarios** acerca del proyecto en la estación de comentarios.



PROYECTO DE ART CORREDOR NORTE/SUR

MAPA DEL PROYECTO



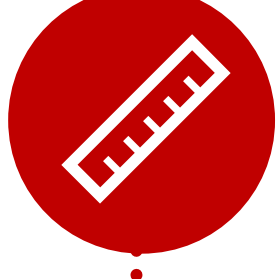
ASPECTOS DESTACADOS



CORREDOR DEL PROYECTO
Del Aeropuerto a la Avenida Steves



CONEXIONES DE SERVICIO
Stone Oak Park & Ride y
Brooks Transit Center



11.7 MILLAS DE CORREDOR



27 ESTACIONES NUEVAS



**17 VEHÍCULOS NUEVOS
DE BAJAS EMISIONES**



**FRECUENCIA DE 10 a 15
MINUTOS TODO EL DIA**

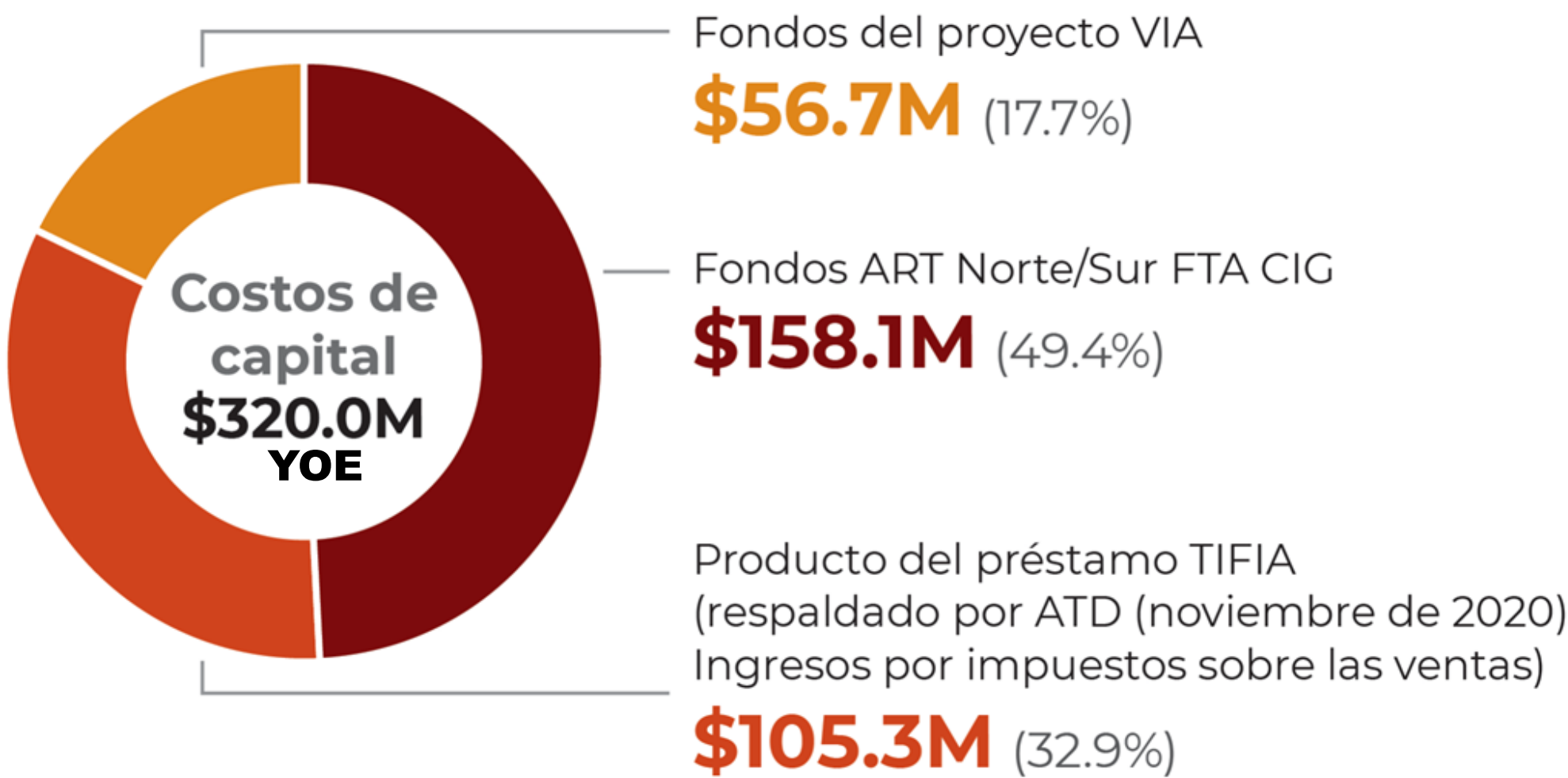


**2027
FECHA ESTIMADA DE APERTURA**



**\$320M
COSTO CAPITAL DEL PROYECTO**
Año de Gasto (YOE por sus siglas en Inglés)
Actualización de costos en proceso para reflejar la condición económica actual

¿CÓMO SE FINANCIA EL ART NORTE/SUR?



Fondos del Proyecto VIA: Fondos designados por la Mesa Directiva de VIA para apoyar el programa (KSAM) (por sus siglas en inglés), que incluye ART Norte/Sur

Fondos ART N/S FTA CIG: La Administración Federal de Tránsito (FTA) (por sus siglas en inglés), utilizando los fondos del programa Capital Investment Grants (CIG) (por sus siglas en inglés), es el principal socio de financiación de ART Norte/Sur.

Ingresos del préstamo TIFIA: De la Ley de Innovación y Financiamiento de Infraestructura de Transporte (TIFIA) (por sus siglas en inglés) que se reembolsará utilizando los ingresos de la medida electoral Keep San Antonio Moving recientemente aprobada que asignará un impuesto sobre las ventas existente de 1/8 de centavo a perpetuidad al transporte público a partir de 2026

Project is currently in Project Development and subject to change.

Vigente al 24 de junio de 2022

¿CÓMO Y CUÁNDO PODRÍA CAMBIAR EL PROYECTO?

VIA valora la transparencia en el desarrollo y ejecución de sus proyectos

ESTIMACIÓN DE COSTOS DEL PROYECTO

Estimaciones de costos del proyecto

- La estimación de \$320M está sujeta a cambios.
- Nos basamos en los datos más actualizados para llegar a este número.
- VIA proporcionará actualizaciones en reuniones futuras si hay algún cambio en las estimaciones y por qué

¿Por qué cambian las estimaciones de costos?

- Crecimiento regional
- Inflación
- Cambios en los valores inmobiliarios
- Ajustes del proyecto debido a comentarios públicos y nuevos datos técnicos
- Costo cambiante de los materiales de construcción

¿Cuándo cambian las estimaciones de costos?

- En cada etapa importante del diseño del proyecto
- Al reportar actualizaciones a la Administración Federal de Tránsito

¿Cuándo actualizará VIA al público sobre la estimación de costos?

- Reuniones de la Junta Directiva de VIA
- Reuniones públicas futuras
- En línea en KeepSAMoving.com

PROCESO DE DISEÑO

El proceso de diseño

- Los límites del proyecto – a lo largo de San Pedro Ave. desde el aeropuerto hasta Steves Ave.: están establecidos y actualmente no están previstos cambios
- Dentro de los límites del proyecto ocurre diseño a detalle y es influenciado por muchos factores

¿Por qué cambia el diseño?

- Aporte de comentarios públicos
- Revisiones de las agencias
- Restricciones del corredor

¿Cuándo cambiará el diseño?

- Continuamente a lo largo del proceso NEPA
- En las etapas del proyecto al 30%, 60%, 90%

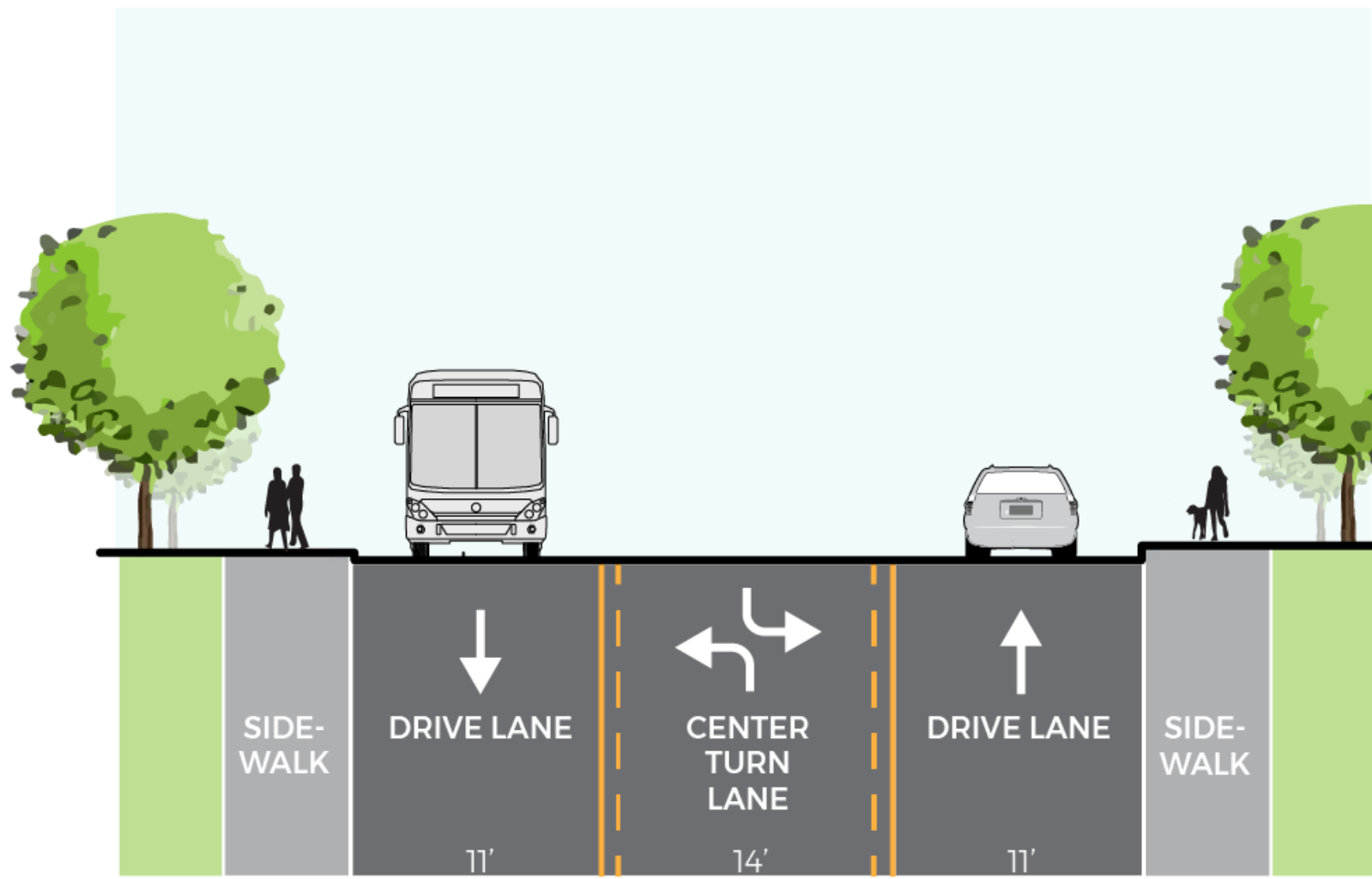
¿Cuándo actualizará VIA al público sobre los cambios de diseño?

- Reuniones públicas futuras
- En línea en KeepSAMoving.com

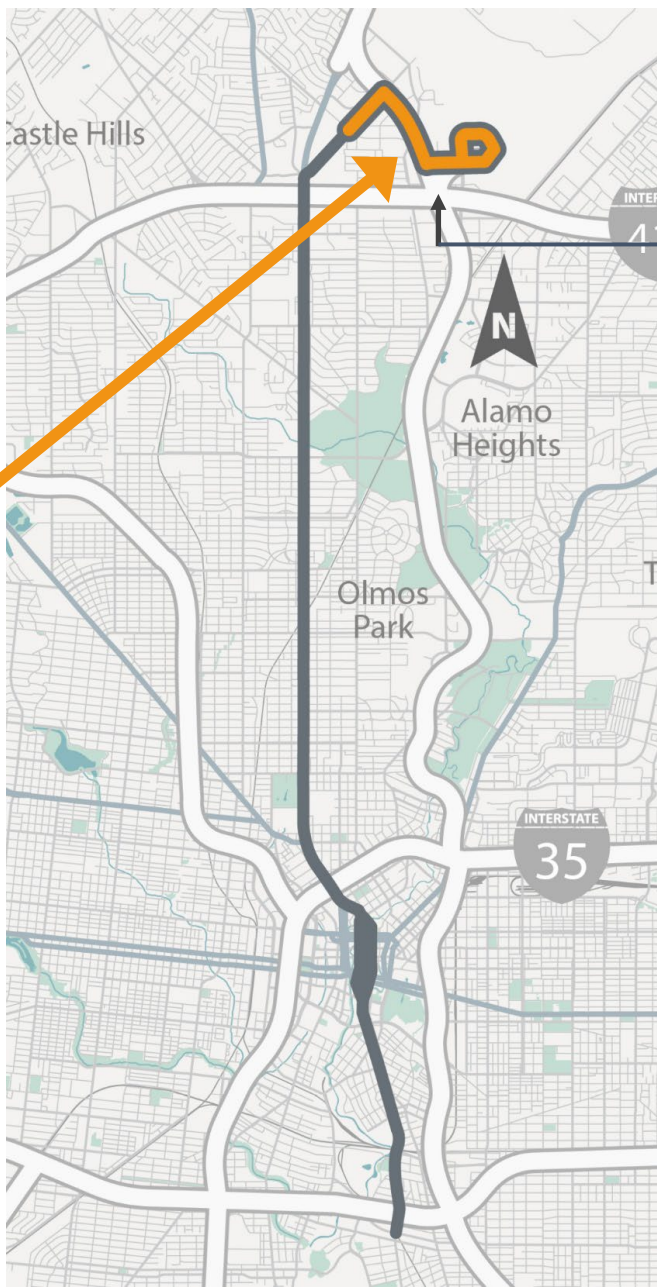


VIA se compromete a actualizar e involucrar a la comunidad en el desarrollo e implementación del proyecto y continuará solicitando comentarios que puedan ayudar a informar el proyecto y las decisiones de diseño.

CARRILES DE TRÁFICO MIXTO

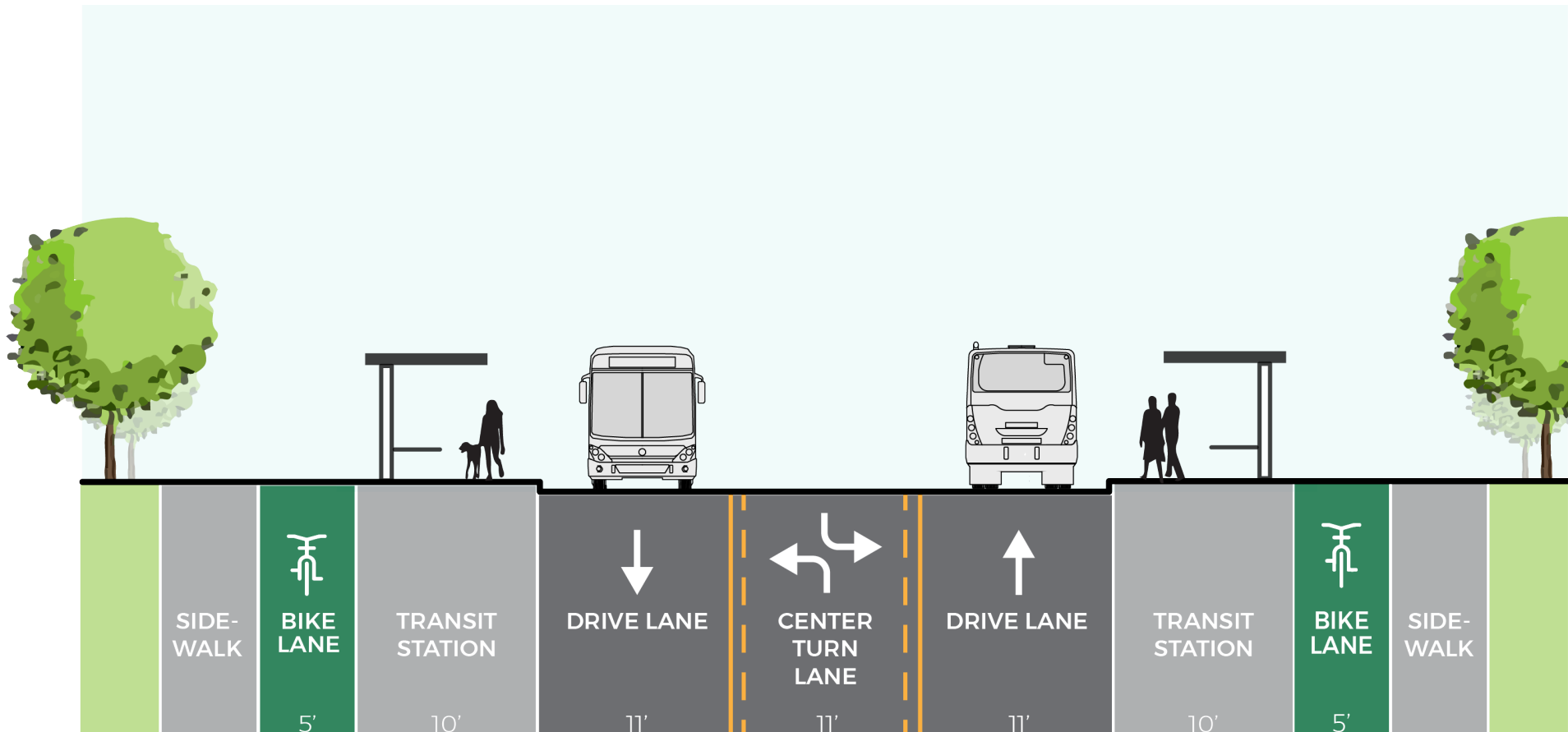


Sección Típica Propuesta (Isom Rd. – Sahara a US 281)

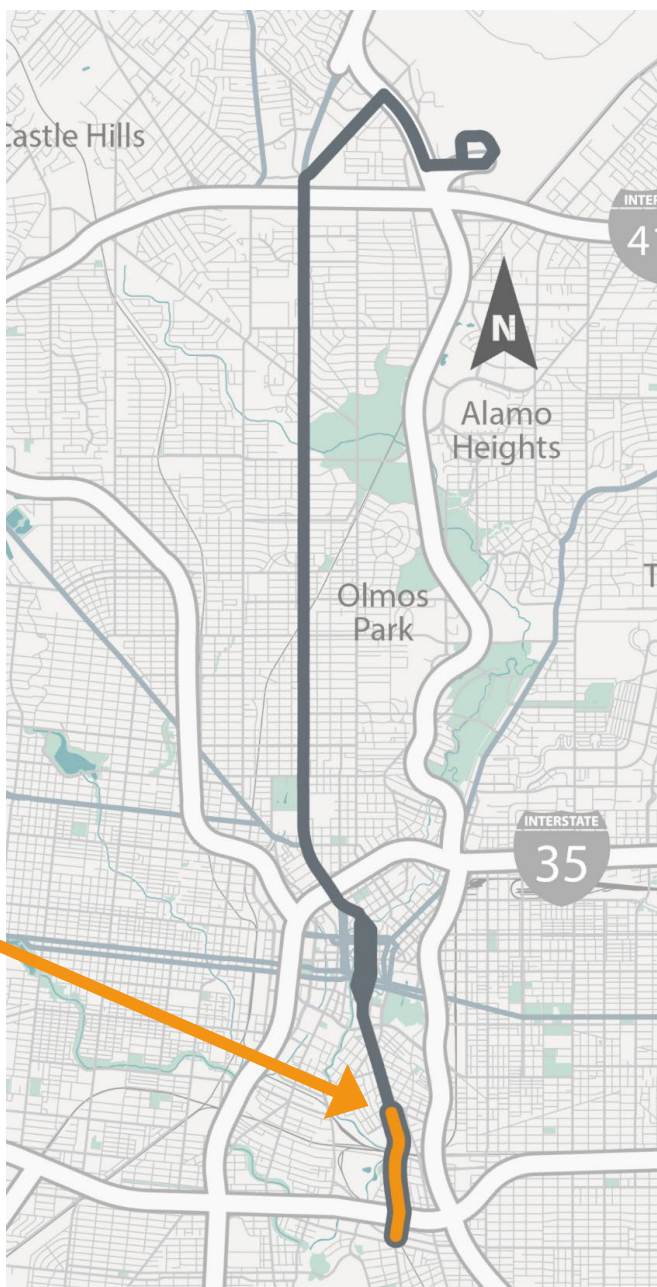


La sección típica
varía en la US 281 y
en el aeropuerto

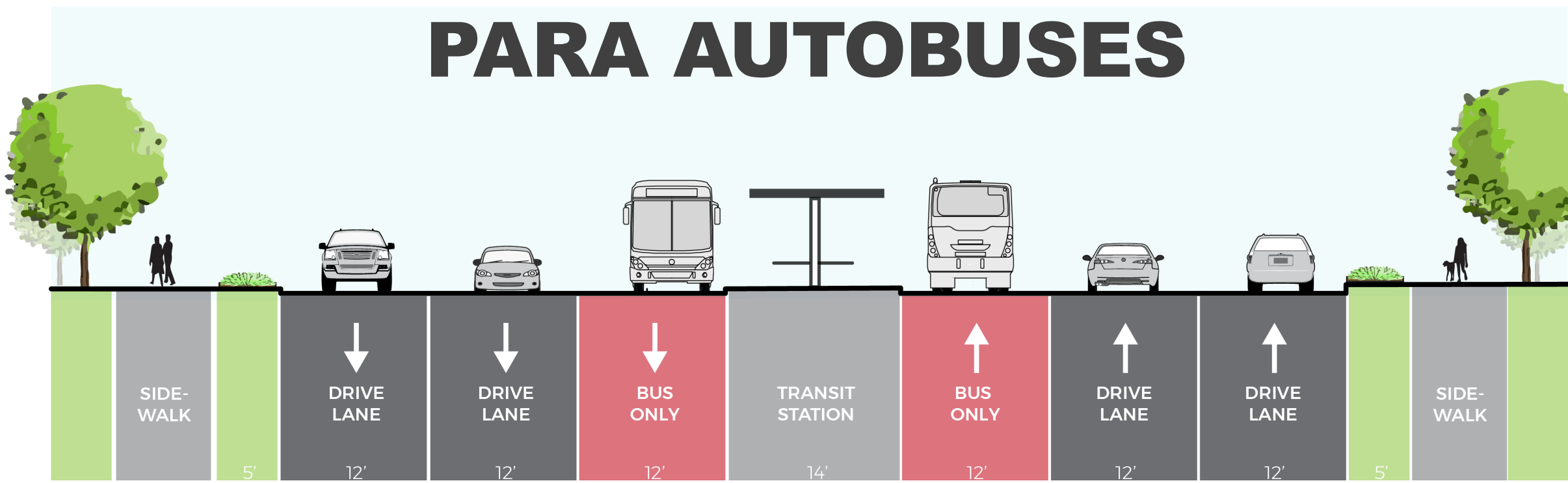
**ROOSEVELT AVE. EN ÁREAS
DE LA ESTACIÓN**



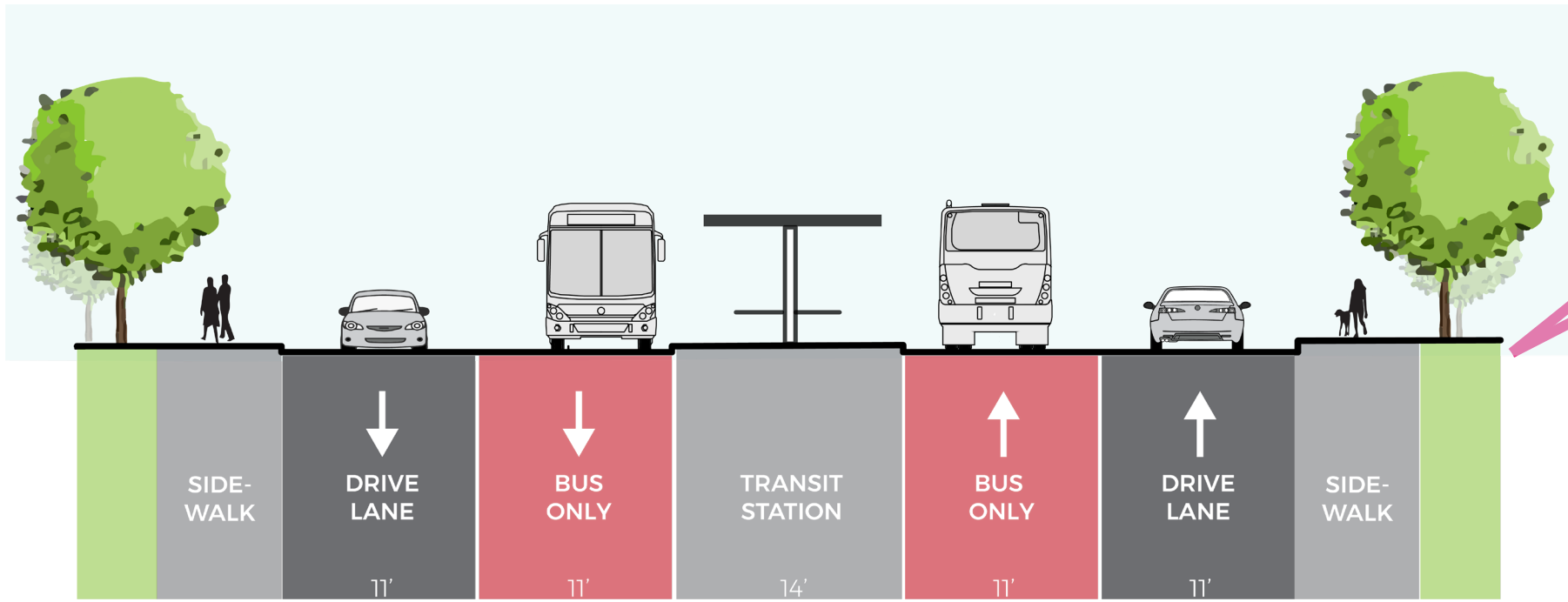
Sección Típica Propuesta (Roosevelt Ave. en áreas de la estación)



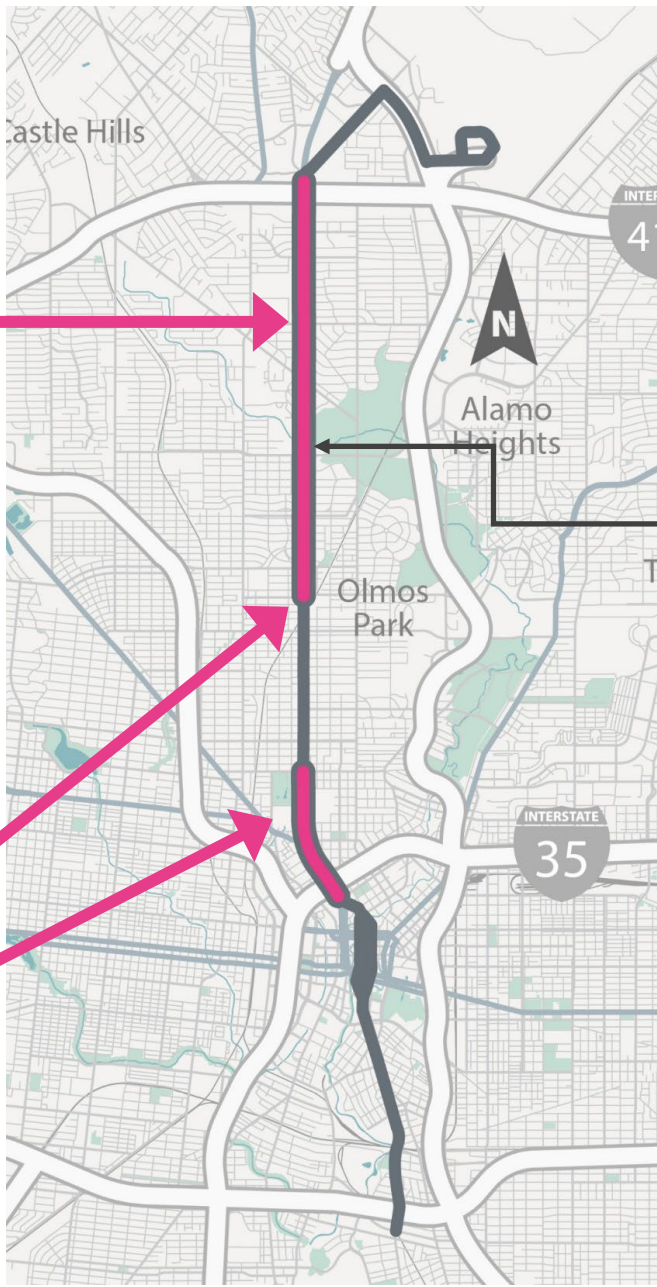
**SOLO CARRILES CENTRALES
PARA AUTOBUSES**



Sección Típica Propuesta (San Pedro Ave. – Rector a Basse)



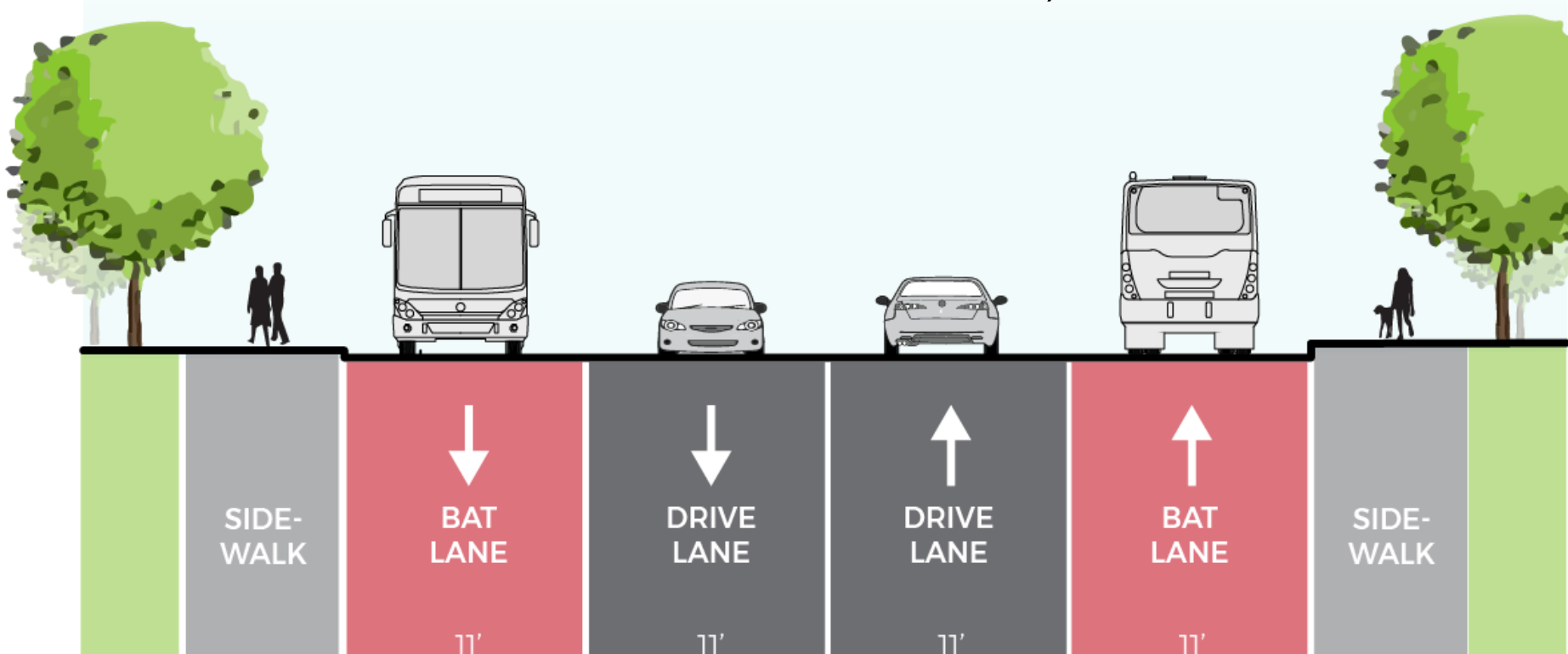
Sección Típica Propuesta (San Pedro Ave. – Basse a Olmos y Ashby a Quincy)



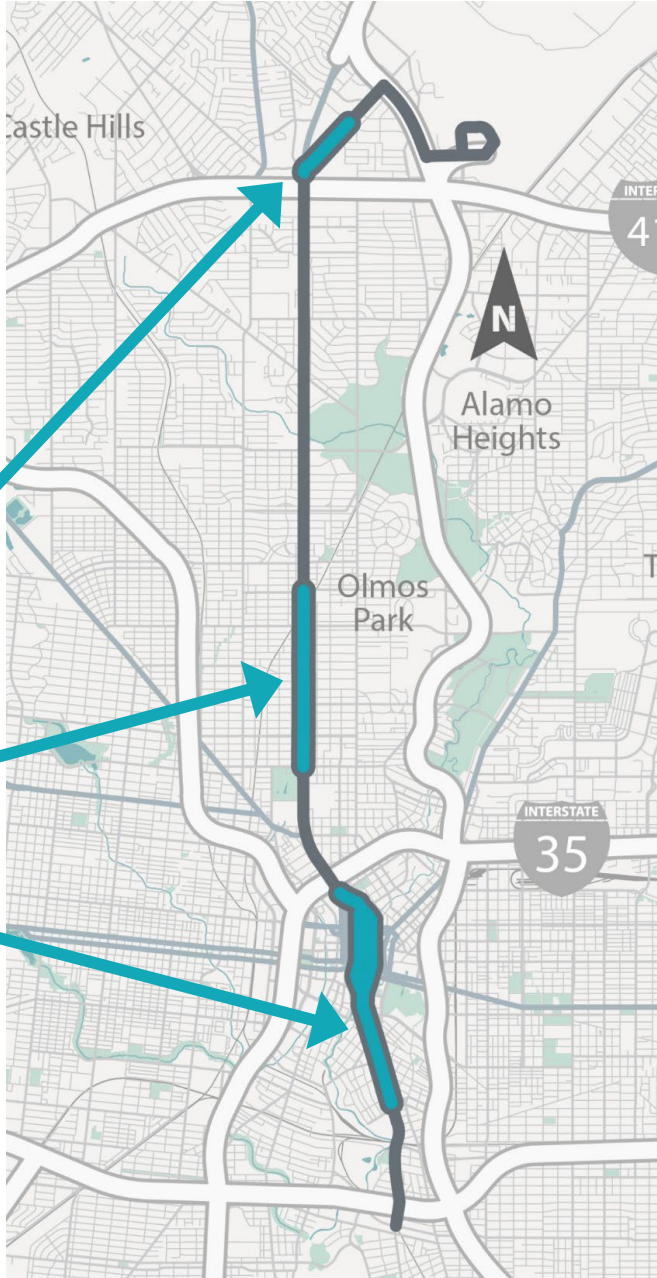
Transición de
Sección Típica en
Basse

**CARRILES DE TRÁNSITO Y DE ACCESO A NEGOCIOS
(BAT) (POR SUS SIGLAS INGLÉS)**

(Carriles en acera utilizados solo por automóviles que giran a la derecha y vehículos de tránsito; similar a Diamond Lanes o Carriles de Autobuses en el centro).



Sección Típica Propuesta (San Pedro Ave. – Olmos a Ashby)



Notas

- Las secciones transversales son preliminares y sujetas a cambios en función de la futura participación pública y el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA).
- Construcción principalmente de acera a acera y en varias ubicaciones selectas para ampliación

Vigente al 24 de junio de 2022

MEJORAS POTENCIALES EN SEGURIDAD VEHICULAR

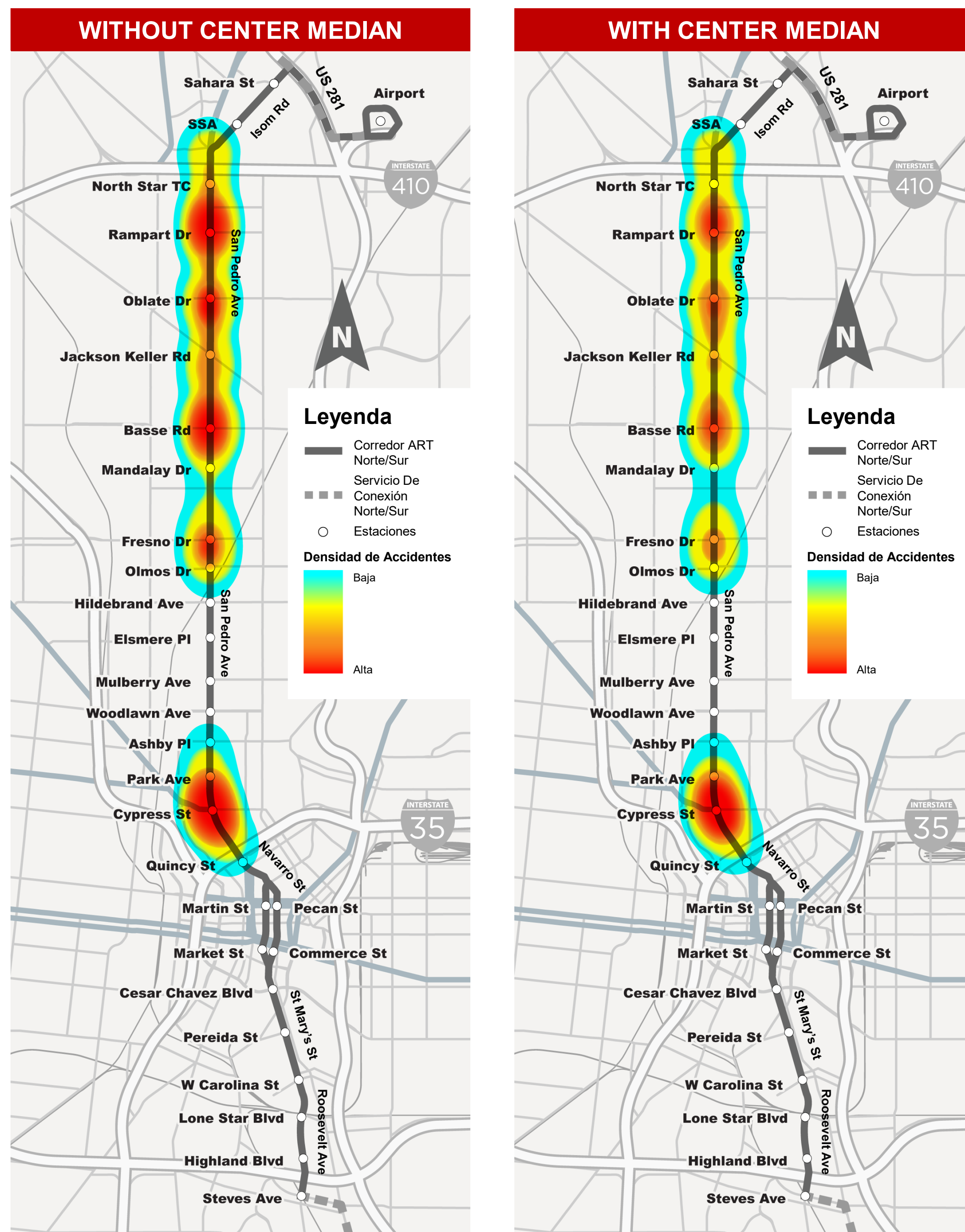
Tasas de accidentes de vehículos (por 100M):

- De Rector Drive a Basse Rd. – **3.8 veces**
- De Basse Rd. a Ashby Pl. – **2.5 veces**
- De Ashby Pl. a Quincy Stt. – **6.7 veces**

Ejemplo de reducción del tipo de choque (choques de giro a la izquierda)

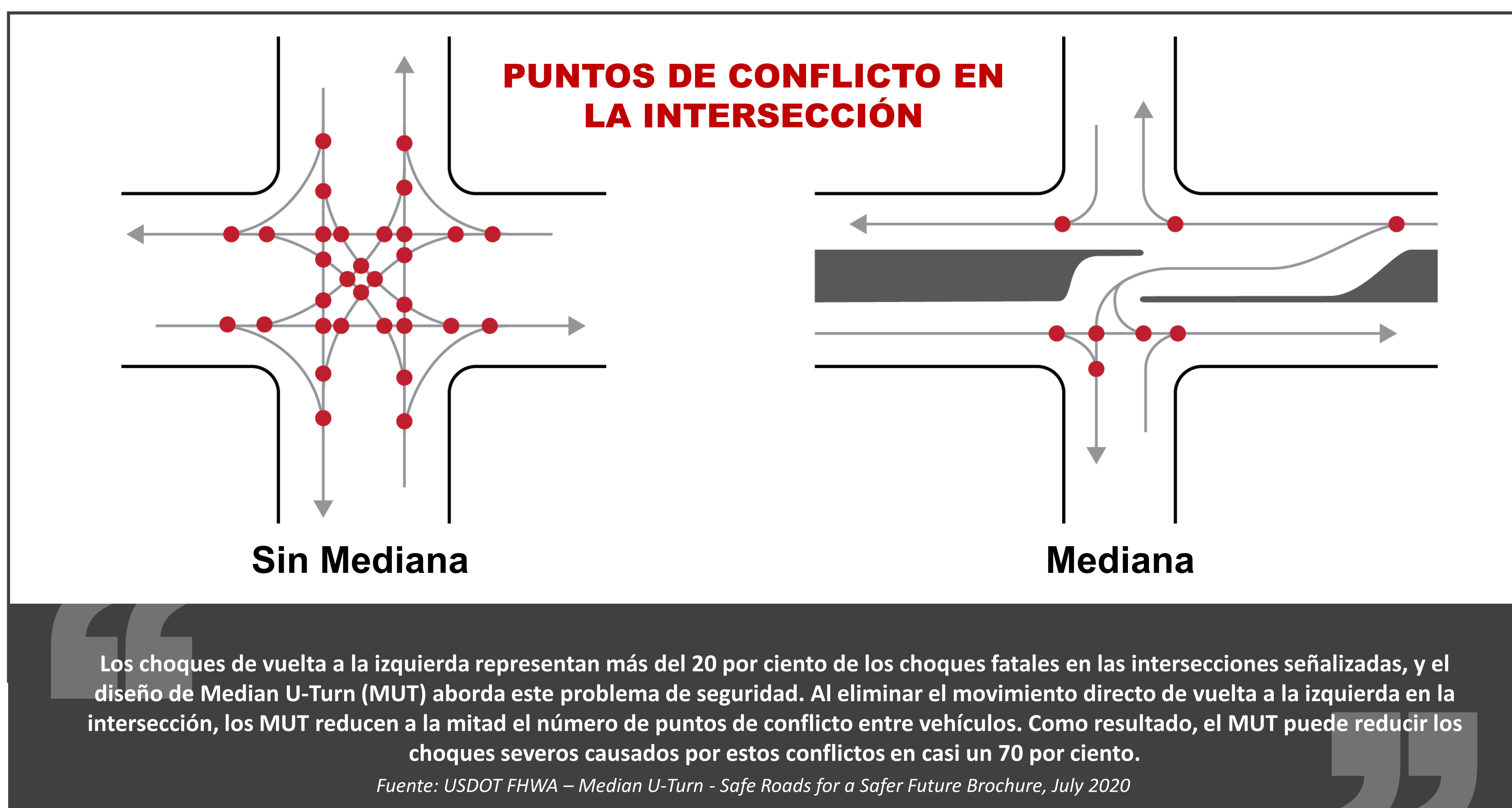
- 1,228** choques en las condiciones existentes
- 1,051 (~15% menos)** choques en total si el medio divisor del ART N/S estuviera instalado

Un choque se define como un conjunto de eventos que resultan en lesiones o daños a la propiedad debido a la colisión de al menos un vehículo motorizado y puede involucrar la colisión con otro vehículo motorizado, un ciclista, un peatón o un objeto.
Los datos de accidentes son de 2015 a 2019 de las estadísticas de accidentes de vehículos motorizados de Texas..



Las medianas pueden reducir los accidentes a la mitad

Fuente: Estadísticas estatales de accidentes automovilísticos de TxDOT



MEJORAS PREVISTAS
PARA LA SEGURIDAD PEATONAL

PREOCUPACIONES

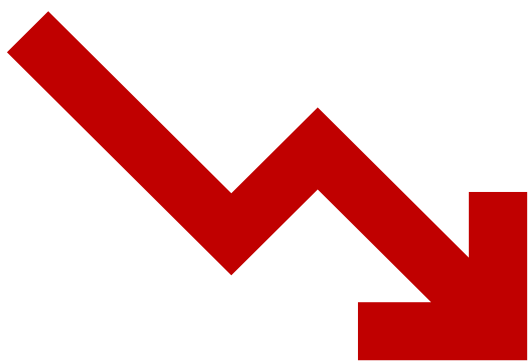


- Hay múltiples áreas de **lesiones peatonales graves** dentro del corredor
Basado en datos de la Ciudad de San Antonio
- Más del **5% de las muertes peatonales** en San Antonio ocurren dentro del corredor
Los datos de accidentes son de 2015 a 2019 de Texas Motor Vehicle Estadísticas de choques e informe Vision Zero 2019 de la ciudad de San Antonio.

SOLUCIONES



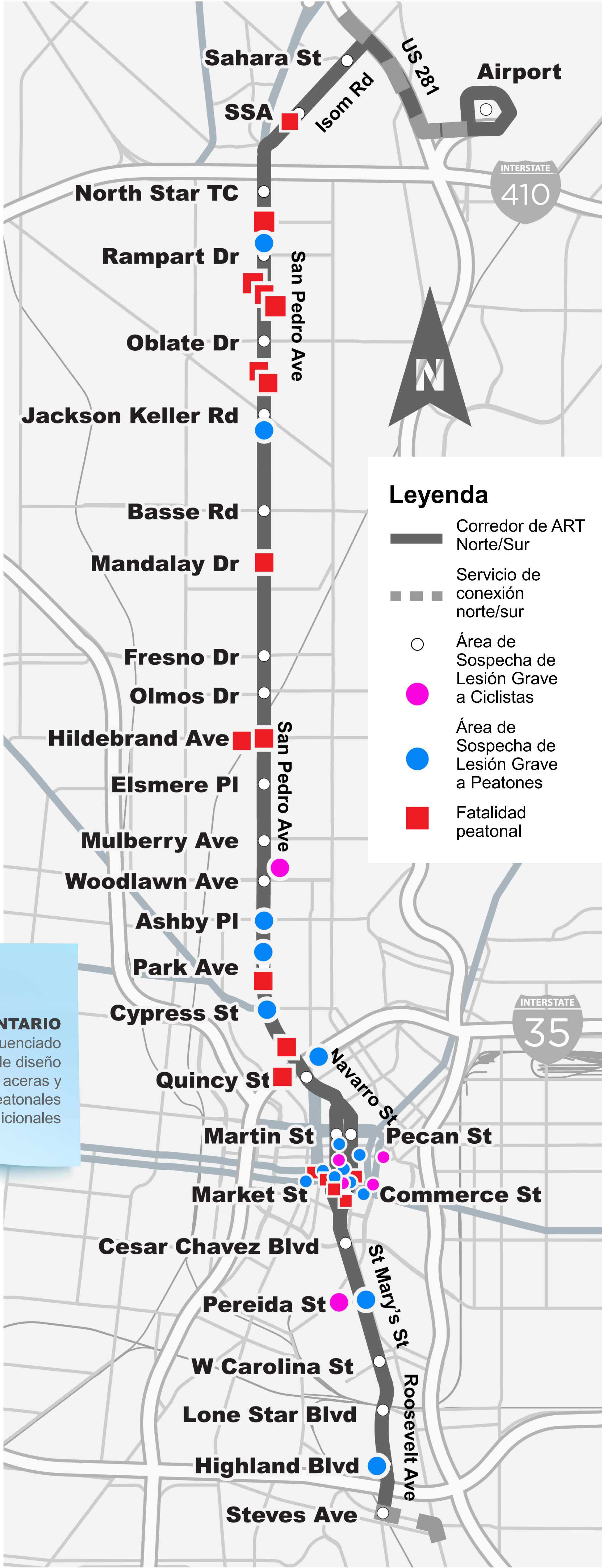
- El proyecto **mejora la seguridad** al:
- Añadir aceras para un mejor acceso a la estación
 - Mejorar las condiciones para el cruce de peatones
 - Gestionar mejor los giros a lo largo del corredor



El proyecto apoya las metas y acciones de la iniciativa **Vision Zero de la Ciudad de San Antonio:**

- Acceso seguro al tránsito y eliminación de áreas sin acera
- Mejorar el tiempo de los semáforos para los peatones y ciclistas
- Agregar infraestructura en áreas con alto índice de lesiones


EL COMENTARIO PÚBLICO ha influenciado actualizaciones de diseño que incluyen aceras y cruces peatonales adicionales



¿QUÉ SE HA HECHO?

Un análisis de tráfico para identificar el efecto del proyecto en el corredor

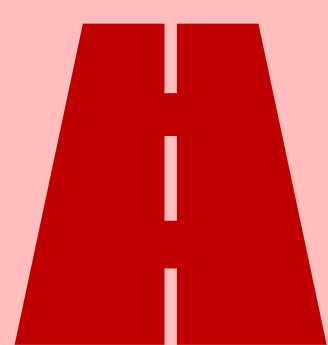
¿QUÉ SIGNIFICA ESO?



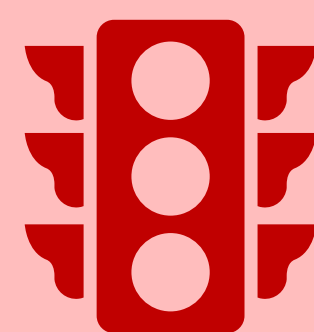
El proyecto mantendrá el flujo de tráfico a lo largo del corredor



Los pasajeros del transporte público irán más rápido y más lejos



Habrà algún cambio de tráfico a la I-10, US 281, Blanco Rd. Y McCullough Ave.



El tráfico de los vecindarios se desviará a lugares más seguros con intersecciones señalizadas

¿QUE SIGUE?



Continuar el diseño de intersecciones y mejoras para peatones

-▶ Investigar el tráfico mejoras para Blanco y McCullough
-▶ Trabajar con la ciudad para diseñar sistemas de señales más inteligentes



Reunir más comentarios de los residentes y dueños de negocios

-▶ Crear soluciones para mejorar el acceso peatonal y la seguridad

¿CÓMO PUEDE AFECTARSE EL TRÁFICO?

Nivel de servicio (LOS) es una medida del flujo de tráfico a lo largo de un corredor basado en los retrasos en las intersecciones.

MAPAS: LOS en las intersecciones para las horas pico de la tarde**

Los mapas muestran los grados LOS para el flujo de tráfico entre A-F:

LOS A - D = Satisfactorio
LOS E = Deficiente
LOS F = Fallido

Las horas pico de la tarde son de 4:45 a 5:45 PM. El pico AM será incluido en el informe de tráfico.

Existing (2019)

No ART Project Built (2027)

ART Project Built (2027)

Calificaciones de LOS para el Corredor Norte/Sur de ART:

	# de Intersecciones					
	Año Base (Sin Construcción)		Año de Apertura 2027 (Sin Construcción)		Año de Apertura 2027 (Construcción)	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
A-D	58	58	59	57	60	56
E	1	0	1	2	1	5
F	1	2	1	2	0	0

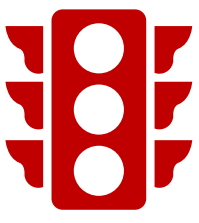
LO QUE NOS DICEN LOS DATOS:
Los carriles de giro adicionales brindan un flujo de tráfico aceptable dentro del corredor



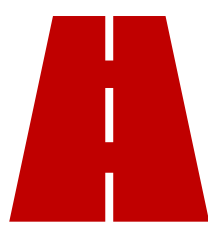
El corredor será más rápido y más confiable para el tránsito



Sin intersecciones fallidas debido al proyecto



El sistema de semáforos actualizado mejorará la movilidad de los vehículos y el tránsito



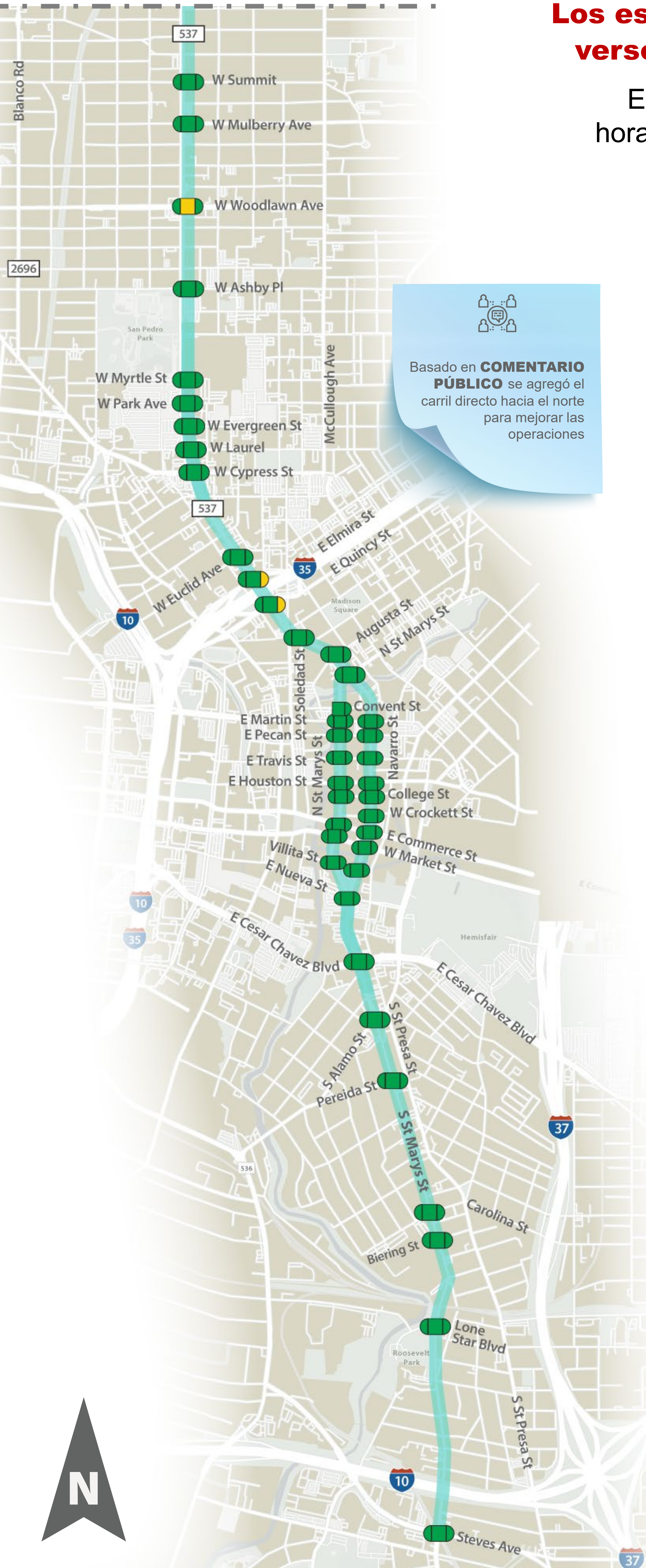
Ave. Hildebrand mejorará al agregar carriles adicionales de este/ oeste



Fuente: Synchro Traffic Analysis Software
Vigente al 24 de junio de 2022

¿CÓMO PUEDE AFECTARSE EL TRÁFICO?

MATCHLINE



Los estudios revisaron cómo el tráfico podría verse afectado en el año de apertura, 2027.

El período de mayor actividad se prevé durante la hora pico de la tarde de 4:45 a 5:45 p.m., resultando que los vehículos cambien de ruta.

En el lugar más concurrido...

1,275
vehículos en total
viajarán al norte en
San Pedro al sur de Basse
Rd. durante la hora pico de
la tarde. De esos vehículos,

200
se prevé que
cambien de ruta.

Y de esos 200
50% se irán al I-10 y al US 281
y aproximadamente el **50%** a Blanco y McCullough

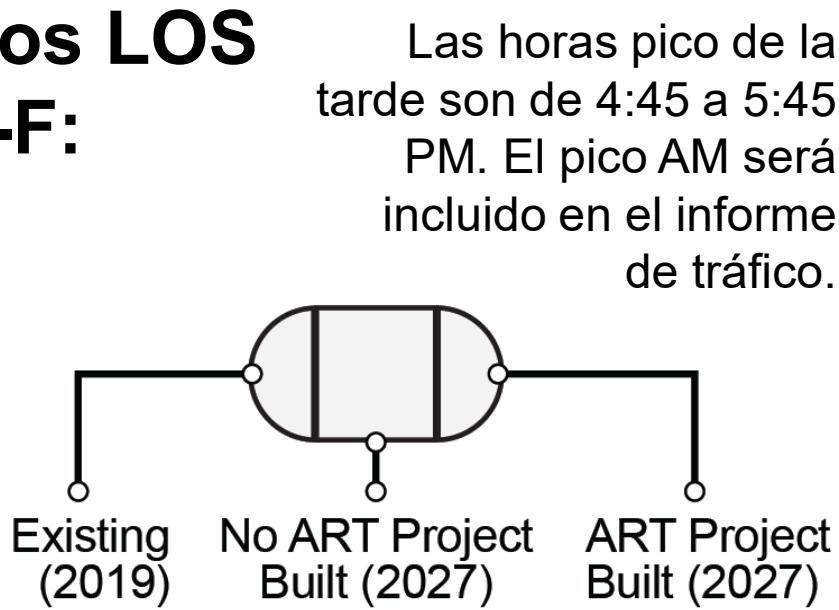
Investigar mejoras de tráfico para Blanco y McCullough a continuación

Fuente: Datos recopilados y modelo de demanda de viajes regionales.

MAPAS: LOS en las intersecciones para las horas pico de la tarde**

Los mapas muestran los grados LOS para el flujo de tráfico entre A-F:

- LOS A - D** = Satisfactorio
- LOS E** = Deficiente
- LOS F** = Fallido



El informe de tráfico completo estará disponible a finales de este verano en KeepSAMoving.com.

Fuente: Synchro Traffic Analysis Software

Vigente al 24 de junio de 2022

TIPOS DE ESTACIONES Y ACCESO

EJEMPLOS DE ESTACIONES EN LA ACERA

Concepto Estación Hildebrand



Sólo para fines ilustrativos

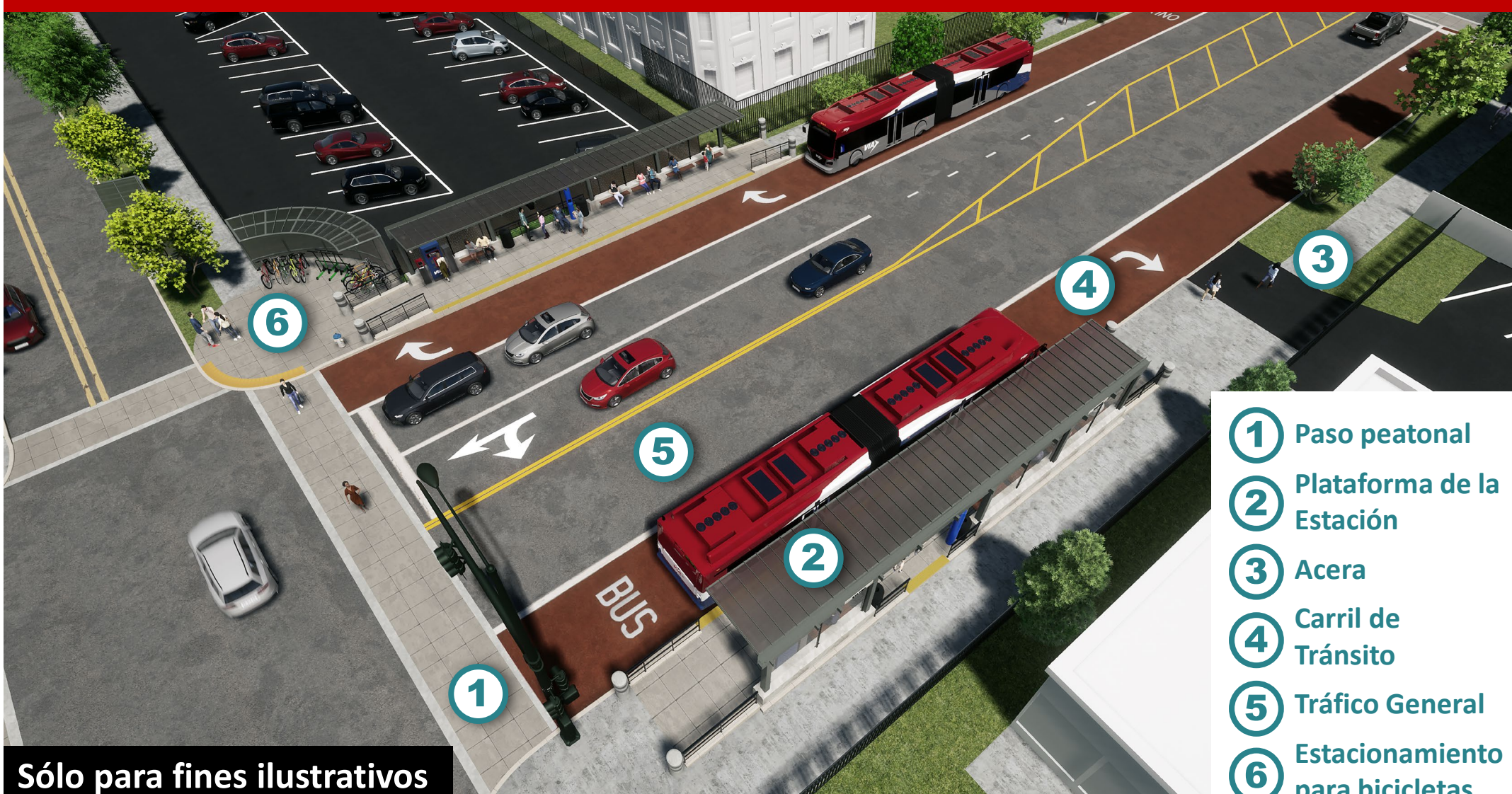
EJEMPLO DE ESTACIONES DE CARRERA CENTRAL

Concepto Estación Olmos



Sólo para fines ilustrativos

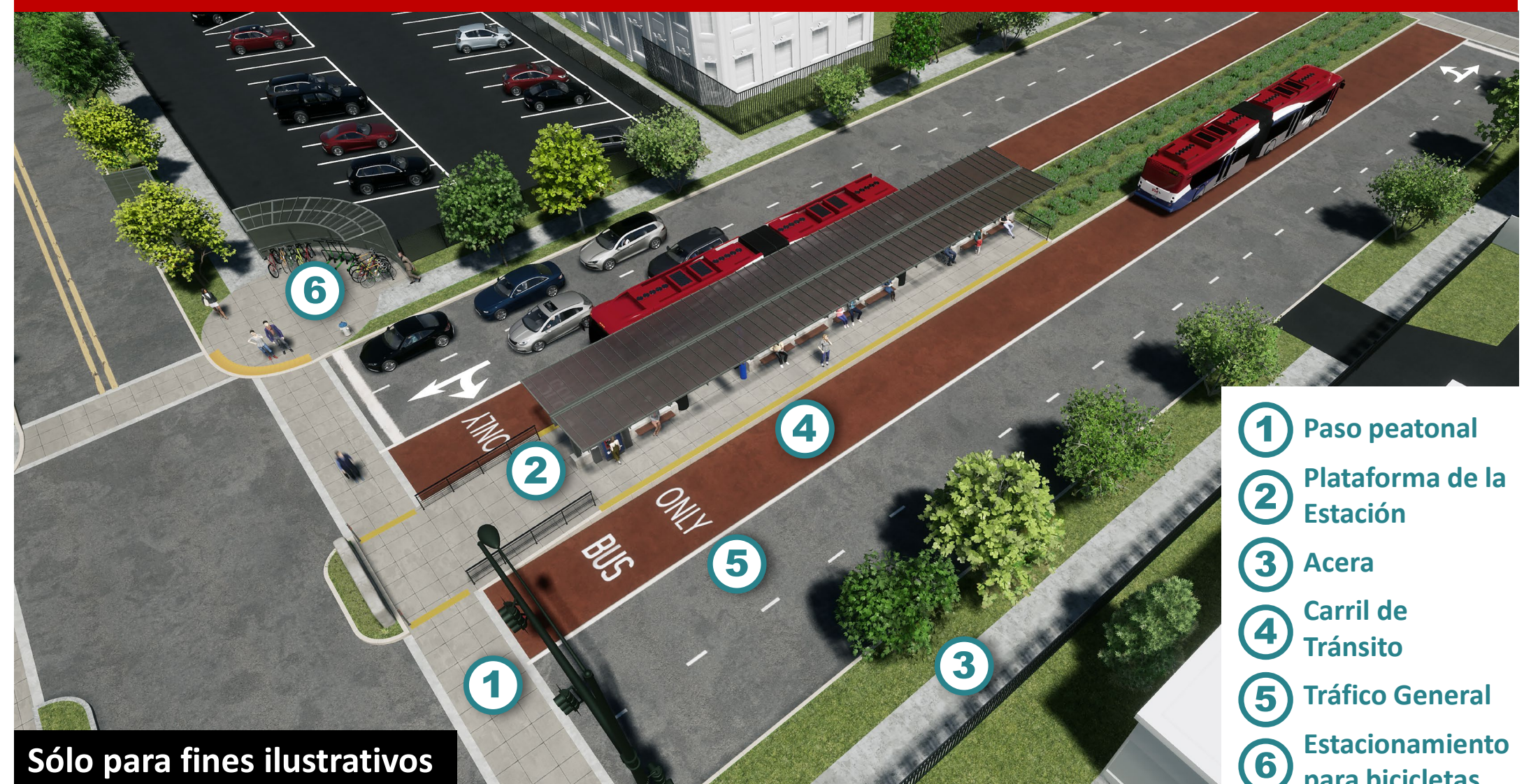
Concepto Típico de Acceso a la Estación en la Acera



Sólo para fines ilustrativos

- ① Paso peatonal
- ② Plataforma de la Estación
- ③ Acera
- ④ Carril de Tránsito
- ⑤ Tráfico General
- ⑥ Estacionamiento para bicicletas

Concepto Típico de Acceso a la Estación de Carrera Central



Sólo para fines ilustrativos

- ① Paso peatonal
- ② Plataforma de la Estación
- ③ Acera
- ④ Carril de Tránsito
- ⑤ Tráfico General
- ⑥ Estacionamiento para bicicletas

La mayoría de los usuarios existentes no viajarán más de



para llegar a una estación de ART

DISTANCIA CAMINANDO

Dentro de 5 Min:

99.7%

Dentro de 2 Min:

93.5%



El Proyecto incluye un total de

1.25 millas de acera nueva o mejorada

a lo largo del corredor para mejorar el acceso a las estaciones*

* Basado en el diseño actual al 20/05/2022 y puede estar sujeto a cambios

Vigente al 24 de junio de 2022

CARRILES DE TRÁNSITO Y ACCESO EMPRESARIAL (BAT)

¿QUÉ ES UN CARRIL BAT?



Los carriles Business Access & Transit (BAT) son carriles en la acera utilizados solo por automóviles que giran a la derecha y vehículos de tránsito. Ayudan a los autobuses a moverse de manera más eficiente a través del tráfico y brindan un mejor acceso a negocios y propiedades.

GENERALMENTE, PARA TRÁNSITO Y TRÁFICO CON GIRO A LA DERECHA



No Para viajar



Giros a la derecha permitidos



No para estacionarse

ASPECTOS DESTACADOS



Proporciona una mejor visibilidad and y la oportunidad de girar



Experiencia de manejo más placentera y fluida para evitar quedar varado detrás de un autobús



Disminuye el tiempo de viaje al evitar demoras para los vehículos que giran



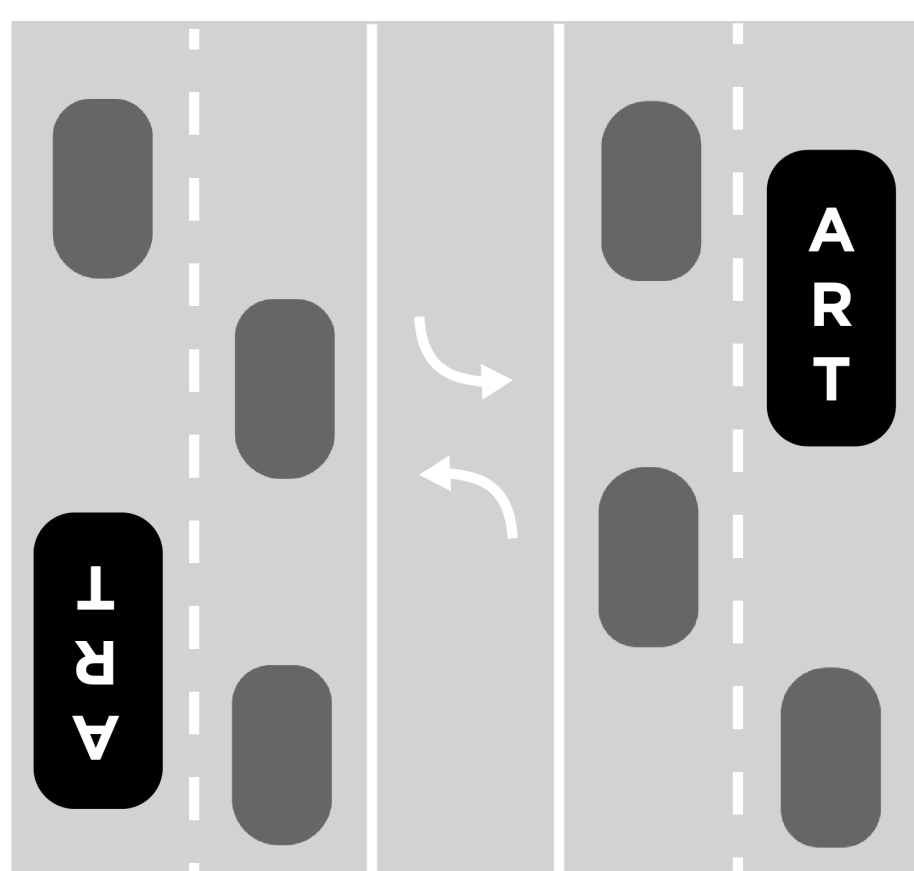
Remueve a los vehículos de tránsito de los carriles de uso general



Más llegadas a tiempo para los pasajeros de transporte público

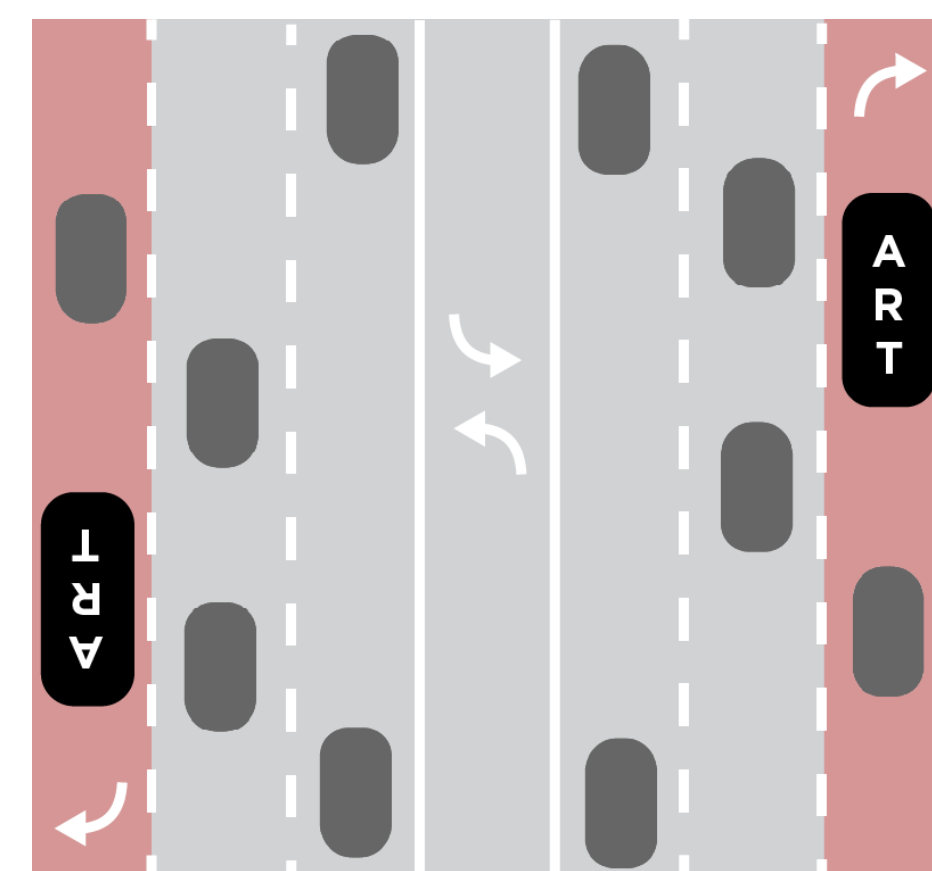
TRÁFICO MIXTO VS. CARRILES BAT

CARRILES DE TRÁFICO MIXTO



- Puede preservar el estacionamiento en la calle
- Rentable y útil para tráfico de volumen moderado previsto
- Pruebas requeridas para el acoplamiento y la fusión de vehículos ART en estaciones

CARRILES BAT



- Carril semiexclusivo para el vehículo ART
- Permite que el tránsito general gire a la derecha en la entrada a negocios e intersecciones
- Permite que las estaciones en la acera se integren con la acera, y poder reducir las necesidades de derecho de paso (ROW)
- Mejora el tiempo de viaje relacionado con el tráfico mixto

Vigente al 24 de junio de 2022

N E P A

NATIONAL ENVIRONMENTAL POLICY ACT LEY DE POLÍTICA NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE



Es requerido para cualquier proyecto que recibe fondos federales o que requiere acción federal



Proporciona una Herramienta para analizar cómo un proyecto puede impactar el medio ambiente natural y humano



Ayuda a los líderes locales y al público a tomar decisiones informadas sobre cómo proceder con el proyecto

CATEGORÍAS DE IMPACTO AMBIENTAL

Impactos Potenciales::



Pendientes



Mínimos



Ninguno



Recursos históricos y arqueológicos



Uso de tierra y parques



Calidad del aire y ruido



Comunidad, justicia ambiental, e impactos sociales



Recursos hídricos



Especies amenazadas y en peligro de extinción



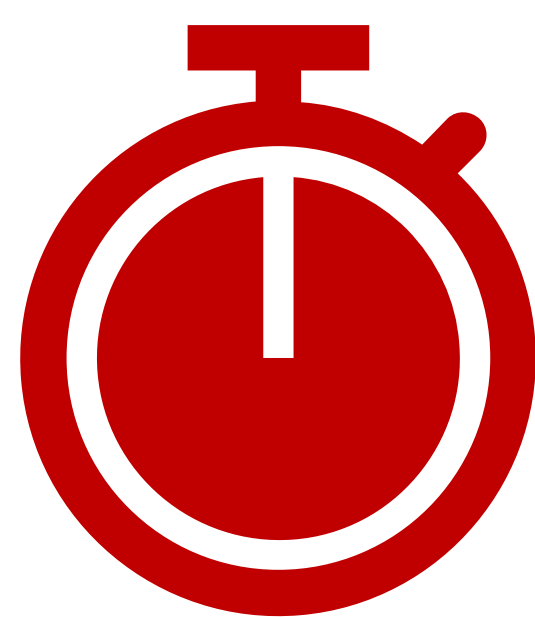
Recursos Biológicos



Materiales Peligrosos

PROPÓSITO Y NECESIDAD DEL PROYECTO

Propósito del proyecto:



Mejorar el tiempo de viaje



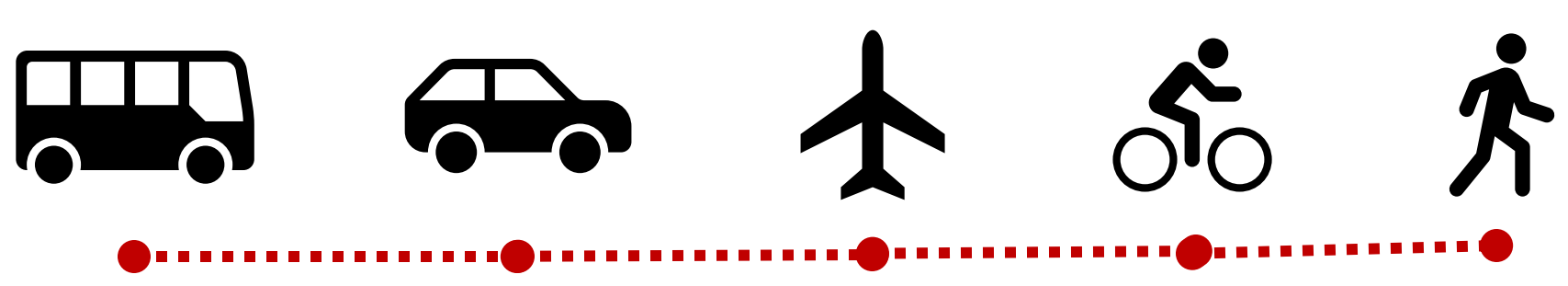
Servicio de tránsito
confiable



Beneficios para la
comunidad como vivienda
equitativa y acceso a la
fuerza laboral

Necesidades del proyecto:

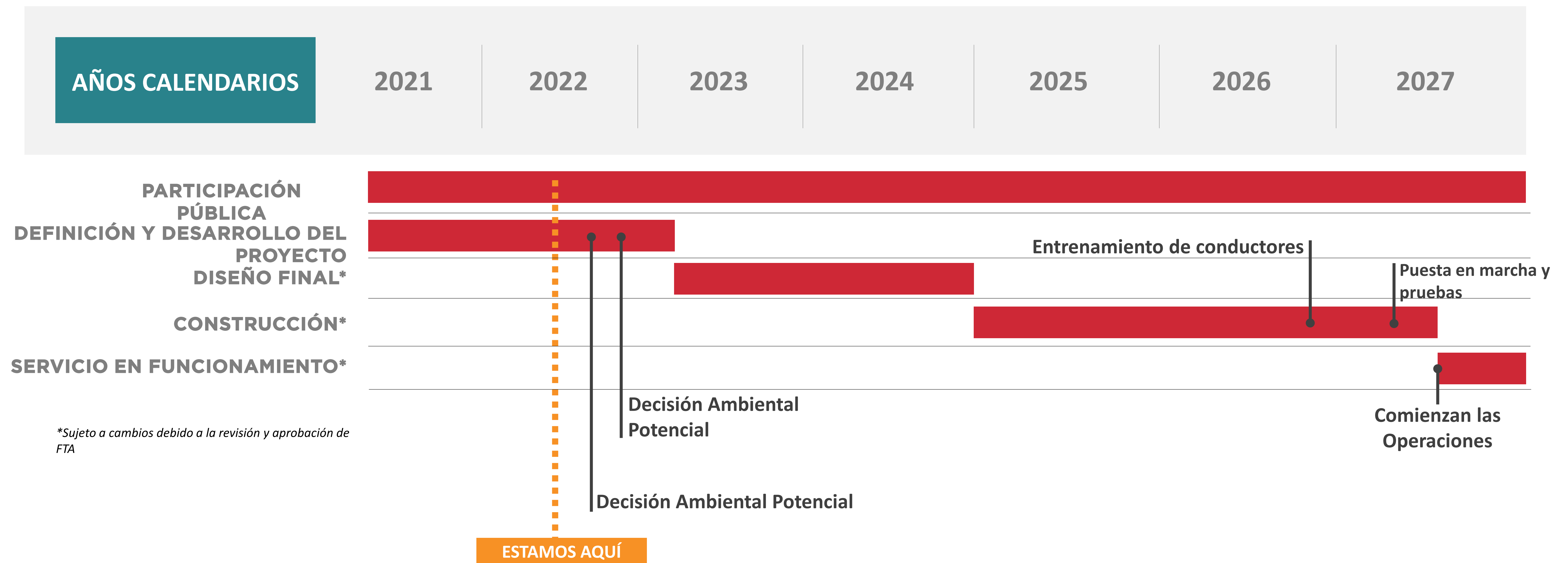
- 01** Crear opciones de viaje **convenientes** y **competitivas** que aseguren confiabilidad y velocidad
- 02** Fortalecer a una **red** de transporte público **interconectada** con el tránsito vehicular, autobuses, peatones y ciclistas


- 03** Apoyar a los **crecientes centros de empleos** 
- 04** Mejorar el **acceso** entre centros regionales clave
- 05** Llegar al **Aeropuerto, al Centro de la Ciudad,** y a otros centro regionales más rápido 
- 06** Apoyar un **crecimiento equitativo** que mejore las opciones vivienda y transporte que a su vez conecten a los vecindarios con centros económicos

¿PREGUNTAS O COMENTARIOS? A VIA LE GUSTARÍA ESCUCHAR DE USTED

- ✓ Para **conocer más** sobre el proyecto
propuesto visite: www.KeepSAmoving.com
- ✓ Para **ponerse en contacto** con los miembros
del equipo del proyecto:
 - Llámenos al (210) 362-2389
 - Envíenos un correo electrónico a:
KeepSAmoving@viainfo.net
 - O envíenos sus comentarios por escrito a:
Attn: ART Project
C/O Government and Community Relations
800 W. Myrtle St.
San Antonio, TX 78212
- ✓ Complete una **tarjeta de comentarios**
y colóquela en el cuadro de comentarios
- ✓ **Realice nuestra encuesta** en la estación
de comentarios.

LINEA DE TIEMPO PROPUESTA DEL CORREDOR ART NORTE/SUR



Vigente al 9 de junio de 2022