



**Eric Wenger**

Ciudad de Oklahoma City  
Director de Obras Públicas



**David Streb**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Director of Ingeniería



**Paul Green**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Ingeniero - División 4



**Steve Lane**

Parsons Brinckerhoff  
Planificador de Transporte



**Keith Angier**

MacArthur Associated Consultants Ltd.  
Vicepresidente



**Frank Roesler III**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Agente - Participación Pública



"La misión del Departamento de Transporte de Oklahoma es proporcionar una red de transporte segura, económica y eficaz a las personas, el comercio y las comunidades de Oklahoma."



Visítenos con su dispositivo móvil! Utilice el código de barras a su izquierda con su lector de barras preferido para visitar [ODOT.org](http://ODOT.org)

**ODOT & LA CIUDAD DE OKLAHOMA CITY**  
**REUNIÓN PÚBLICA**  
**SOBRE**  
**EL BULEVAR DE OKLAHOMA CITY**

**Junio 18, 2013**  
**5:30pm - 8:00pm**

**The Chevy Event Center**  
 (Conocido anteriormente como el Coca-Cola Event Center)  
**425 East California Avenue,**  
**Oklahoma City, OK 73104**

Bienvenidos a la Reunión Pública del Departamento de Transporte de Oklahoma sobre el futuro Bulevar Oklahoma City en el Centro de OKC

**AGENDA**

**BIENVENIDA & HISTORIA: Eric Wenger**

Director de Obras Públicas, Oklahoma City

**David Streb**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Director de Ingeniería

**NOTICIAS SOBRE CONSTRUCCIÓN: Paul Green**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Ingeniero - Division 4

**NEPA: Steve Lane**

Parsons Brinckerhoff

**ALTERNATIVAS & EVALUACIÓN: Keith Angier**

MacArthur Associated Consultants Ltd.

**PREGUNTAS & RESPUESTAS: Frank Roesler III**

Departamento de Transporte de Oklahoma  
Agente - Participación Pública

**COMENTARIOS FINALES**

**¿PREGUNTAS? ¿COMENTARIOS?**

Si usted quisiera preguntar o comentar sobre el proyecto propuesto por ODOT, por favor visite la página [www.odot.org/meetings/other.php](http://www.odot.org/meetings/other.php) y llene un formulario oficial de comentarios, o envíe un correo electrónico a [mcoordinator@odot.org](mailto:mcoordinator@odot.org) antes del 2 de Julio del 2013.

## **PROPÓSITO DE LA REUNIÓN**

El propósito de la reunión es obtener información del público que ayude en la identificación de los efectos sociales, económicos y ambientales críticos que pudieran resultar de este proyecto.

## **PROPÓSITO DEL PROYECTO**

El propósito de este proyecto es construir la fase final del proyecto de reubicación de la autopista I-40 (Crosstown) para restablecer la conexión con el Distrito Central por medio de una colector principal de baja velocidad, conocida como “el Bulevard Oklahoma City”.

## **SUMARIO**

El Departamento de Transporte de Oklahoma (ODOT), en cooperación con la Administración Federal de Carreteras (FHWA) propuso la construcción del Bulevard Oklahoma City como componente del acceso local luego de la realineación de la autopista I-40. Tal como fuera aprobado en la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) de la realineación de la autopista I-40, el bulevar se construirá en el derecho de vía existente de la antigua autopista I-40, extendiéndose desde el intercambiador con la autopista I-235 hacia el oeste hasta la nueva ubicación de la autopista I-40.

En respuesta a comentarios recibidos, ODOT y la FHWA están reevaluando el concepto del Bulevard Oklahoma City mediante una Evaluación Ambiental (EA)

Como parte de nuestros esfuerzos para mantener al público informado sobre este proyecto, e involucrado en el proceso de decisión, ODOT ha programado una reunión pública. La reunión incluirá una presentación sobre el Proceso de Revisión del Medio Ambiente que se está llevando a cabo, el propósito y la necesidad del proyecto, las metas y objetivos, y las alternativas que están siendo consideradas.

## **¿CÓMO ES EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES DE NEPA Y ODOT?**

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) es una ley federal promulgada en el año 1969 que requiere que las agencias deban cumplir, con el fin de calificar y obtener fondos federales, con un proceso de toma de decisiones que equilibre las inquietudes sociales, económicas y ambientales. La participación pública y los comentarios públicos son parte del proceso NEPA.

ODOT y la FHWA examinarán los problemas y oportunidades dentro del corredor, identificarán soluciones conceptuales y alternativas preferidas, llevarán a cabo todos los estudios ambientales y socio-económicos necesarios, coordinarán con las agencias de recursos federales y estatales, desarrollarán un diseño preliminar de la instalación y atenderán posibles inquietudes sobre el derecho de vía.

## **ANTECEDENTES**

La EIS y el Registro de la Declaración (ROD) del proyecto de reubicación de la autopista I-40 se completaron en el año 2002. El EIS/ROD identificó la construcción de un “bulevar” para acceso local en el derecho de vía existente de la autopista I-40, como un elemento integral de la alternativa preferida aprobado por la EIS. El bulevar se consideró necesario para restablecer el acceso vehicular al centro de la ciudad de Oklahoma City que se perdería con la reubicación de la autopista I-40, y para ayudar a proporcionar un funcionamiento aceptable de la autopista interestatal en horas de mayor tráfico. El ROD describe el bulevar como un “bulevar de seis carriles a nivel en el derecho de vía existente de la autopista I-40, que se extiende desde el este de las vías del ferrocarril Union Pacific y del intercambiador de la autopista I-235 hasta el oeste de la Avenida Walker. Desde el oeste de la Avenida Walker hasta la Avenida Western, se rehabilitarán los puentes existente de la autopista I-40. Desde la Avenida Western, las instalaciones existentes serán convertidas en un bulevar con carriles separados.”

Debido al tiempo transcurrido desde el ROD original y a la continua planificación de la ciudad de Oklahoma City para el desarrollo de los terrenos entre el centro y el río (programa “core-to-shore”), y otras mejoras del centro de la ciudad, es que la FHWA y ODOT deben reevaluar la EIS/ROD del año 2002 para considerar el bulevar propuesto, teniendo en cuenta las prioridades actuales de planificación de la ciudad de Oklahoma City, así como cualquier impacto social, económico y ambiental no identificado previamente que pudieran derivarse de este componente del proyecto de reubicación de la autopista I-40. En cooperación con la FHWA, ODOT realizará una Evaluación Ambiental (EA) del bulevar propuesto para proporcionar la reevaluación requerida. Esta EA considerará, entre otros factores, el propósito original y la necesidad del bulevar teniendo en cuenta las prioridades actuales de planeamiento de la ciudad de Oklahoma City, la viabilidad de las alternativas razonables, considerando el propósito y la necesidad así como los requisitos actuales y futuros del tráfico y los impactos sociales, económicos y ambientales de las alternativas factibles.

## **CRITERIO DE EVALUACIÓN**

Como parte de la EA, se utilizarán los siguientes criterios de evaluación para analizar las alternativas del proyecto:

- Geometría de la carretera (rampas, calles) - ¿Se ajusta el concepto a los requisitos actuales de diseño?
- Tráfico (rampas, calles) - ¿Cumple el concepto con los requerimientos de tráfico en el año de diseño?
- Derecho de Vía - ¿Existe algún requisito adicional en el derecho de vía?
- Costo de construcción - ¿Cuál es el costo estimado de la construcción?
- Comentarios públicos - ¿Se pueden atender satisfactoriamente los objetivos identificados y documentados en los comentarios públicos?
- Ferrocarriles - ¿Serán afectadas las instalaciones y operaciones de ferrocarril?
- Servicios Públicos - ¿Cómo serán afectados los servicios públicos existentes?
- Drenaje - ¿Cómo serán afectados los drenajes existentes y propuestos?
- Medio Ambiente - ¿Cuáles son los posibles impactos ambientales?
- Construcción – ¿Existen problemas en las distintas fases de construcción?
- Desarrollo Económico - ¿Qué oportunidades serán creadas?
- Puerta de Entrada/Imagen – ¿Existen oportunidades para crear una “puerta de entrada” a la ciudad de Oklahoma City?
- Continuidad de la Avenida Reno – ¿Cómo afecta el proyecto el deseo de la ciudad de mantener la Avenida Reno como la calle principal de recorrido este - oeste de la ciudad?
- Acceso a áreas adyacentes. ¿Está el acceso directo o secundario en conformidad con el propósito y la necesidad (del proyecto)?

## **¿QUÉ SIGUE?**

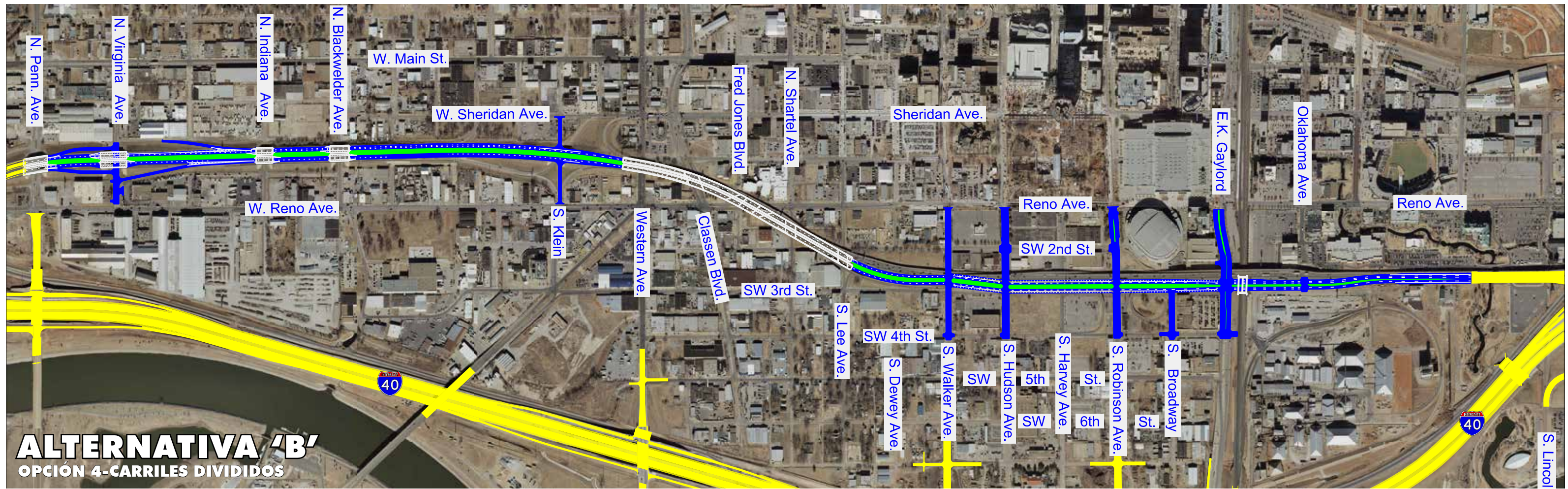
Durante los próximos meses, ODOT y la FHWA continuarán avanzando en la Evaluación Ambiental (EA) del Bulevar. Los próximos pasos incluyen;

- Revisar los comentarios de esta reunión.
- Revisar el propósito y necesidad, metas y objetivos, y las alternativas según corresponda.
- Realizar los estudios técnicos necesarios (tráfico, ruido, materiales peligrosos, etc.).
- Realizar otra reunión pública para presentar los resultados de los estudios técnicos.

Seguiremos actualizando el progreso de la EA en el sitio web del proyecto: ([www.40forward.com](http://www.40forward.com)), por lo tanto, visite el sitio web pronto!



**ALTERNATIVA 'A'**  
6-CARRILES DIVIDOS (CONCEPTO ORIGINAL)



**ALTERNATIVA 'B'**  
OPCIÓN 4-CARRILES DIVIDOS

