

Alternativa preferente - Alternativa C

La Alternativa C tiene el puntaje total más elevado y satisfaría de la mejor manera el propósito y la necesidad del proyecto, así como también los estándares de ingeniería y diseño del ODOT y Oklahoma City, y minimiza los impactos ambientales negativos. Como resultado, el ODOT, FHWA y Oklahoma City identifican la Alternativa C como la alternativa preferente para el Crosstown Boulevard.

La alternativa preferente se recomienda luego de un exhaustivo análisis ambiental y de ingeniería, y también un considerable aporte público. Refleja varias modificaciones a la alternativa aprobada anteriormente para responder a los comentarios y las opiniones del público. Lo siguiente resume lo mencionado y también la matriz de puntaje final.

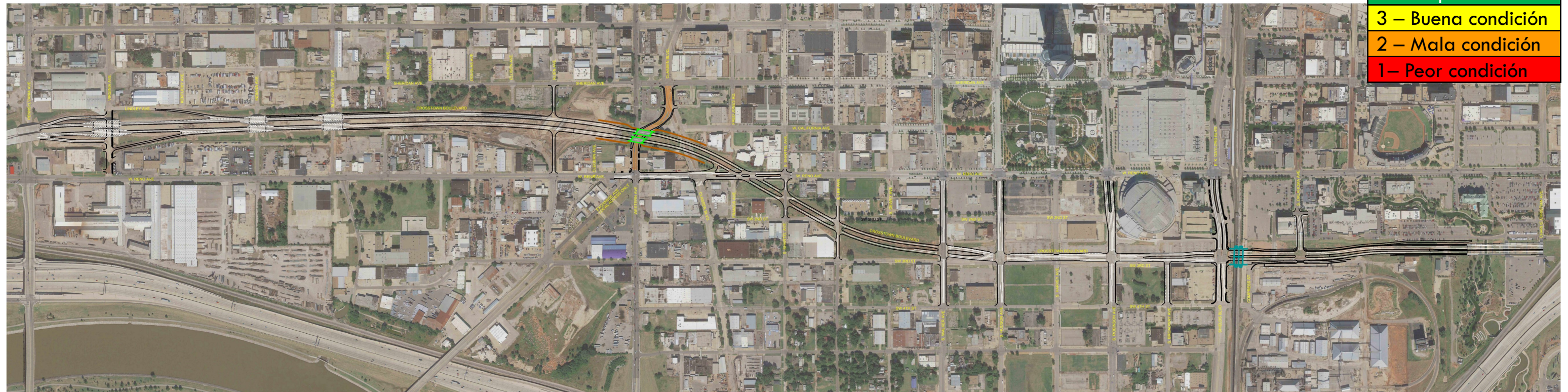
- Fue desarrollada cuando los participantes autorizados y Oklahoma City pidieron que se quitara el puente de 1,600 pies de largo cerca de Western Avenue y la Ciudad de Oklahoma City la aprobó.
- Incluye tres consideraciones que abordan problemas de tráfico potenciales en el área donde se cruzan Western Avenue, Classen Boulevard y el Crosstown Boulevard.
- Separa el tránsito del Crosstown Boulevard y el nuevo trazado de Western Avenue, pero llegaría a una intersección con Reno Avenue.
- Cierra Classen Boulevard entre Reno Avenue y la nueva Western Avenue.
- Cierra Exchange Avenue en Reno Avenue.
- Quita la quinta etapa de la intersección Western Avenue/Reno Avenue.
- Brinda intersecciones en Shartel Avenue y Lee Avenue.
- Incluye un sendero multipropósito de 8-12 pies a lo largo de ambos lados del Crosstown Boulevard desde Western Avenue hasta Bricktown Canal.



Matriz de puntaje de alternativas

Alternativa	Propósito y necesidad	Objetivos de los interesados	Coherencia con planes adoptados localmente	Recursos ambientales	Costos	Flujo del tráfico	Derecho de vía	Este de la construcción	Tráfico durante la construcción	Total
A	2	1	3	2	1	3	3	1	2	18
B	3	2	3	3	2	2	3	1	2	21
C	4	3	4	4	3	4	3	4	2	31
D	1	4	1	1	4	1	4	3	1	20

Fuente: MacArthur Associated Consultants, LLC. 2014



4 – Mejor condición
 3 – Buena condición
 2 – Mala condición
 1 – Peor condición

Participación pública

Los comentarios públicos variaron desde la primera asamblea a la última, pero en general, se destacaron los siguientes comentarios públicos y tuvieron eco durante todo el proceso.

- Tomar en cuenta los planes y estudios actuales de Oklahoma City
- Brindar oportunidades de desarrollo económico
- Mantener el boulevard nivelado lo más posible
- Reducir la cantidad de carriles de tráfico y reducir la velocidad del tráfico
- Evaluar la posibilidad de restaurar la cuadrícula de calles original del centro
- Brindar mayor acceso al centro y no atravesarlo
- Brindar un boulevard multimodal que sirva mejor al parque planeado en la sección central
- Evitar la creación de barreras físicas



Resumen de asambleas públicas

Fecha	Asistentes (núm.)	Formularios de comentarios y cartas (núm.)
21 de agosto, 2012	274	98
3 de diciembre, 2012	244	36
18 de junio, 2013	79	25
7 de mayo, 2014	101	320

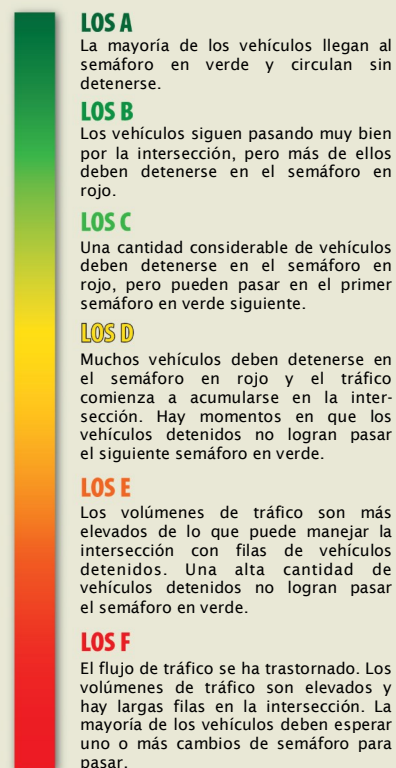
Fuente: Parsons Brinckerhoff 2014

Se realizó un análisis de tránsito de las cuatro alternativas para determinar cómo el proyecto cambiaría el tráfico en el centro. El tráfico se analizó para los años 2015 y 2040 en las horas pico de la mañana y la tarde. Como se indica en la figura adyacente, las condiciones de flujo de tráfico de calles e intersecciones se definen por los que se llaman niveles de servicio o LOS (por su sigla en inglés). Utiliza letras de la A a la F para medir el flujo del tráfico, donde A es el mejor nivel y F es el peor. El objetivo de LOS para el Crosstown Boulevard sería LOS D o mejor.

Resumen de tráfico de las alternativas

Alternativa	2015 (Porcentaje de intersecciones LOS E y F)	2040 (Porcentaje de intersecciones LOS E y F)
A	40%	67%
B	57%	70%
C	36%	64%
D	46%	74%

Fuente: MacArthur Associated Consultants, LLC. 2014



CROSSTOWN Boulevard



Jueves 13 de noviembre de 2014 | 5:00 PM—7:30 PM | Chevy Events Center

El propósito de esta audiencia es presentar los resultados de la Evaluación Ambiental para el proyecto propuesto de construir el Crosstown Boulevard. Aunque la Evaluación Ambiental cubre el área desde Pennsylvania Avenue a Byers Avenue, **se concentró en desarrollar soluciones para Western Avenue hasta E.K. Gaylord Boulevard.** Las conexiones este y oeste a I-40 Crosstown Expressway siguen iguales para las cuatro alternativas debido a restricciones de ingeniería.

Se evaluaron las alternativas según cuán bien cumplen los criterios del proyecto desarrollados desde el propósito y la necesidad. A cada alternativa se le asignó un puntaje de uno a cuatro, donde cuatro es el más elevado (el mejor) para los criterios. Los puntajes luego se sumaron. La alternativa con el total más elevado cumpliría de mejor manera los objetivos generales. La tabla dentro de este folleto muestra estos resultados.

PROPÓSITO

El propósito de construir el Crosstown Boulevard es completar el Proyecto de Reubicación de I-40 Crosstown Expressway de manera coherente con la EIS, y tiene sentido con respecto a los cambios que han tenido lugar en Oklahoma City desde 2002.

NECESIDAD

Una vez terminado, el Crosstown Boulevard satisfaría las siguientes necesidades:

- Aliviar el tráfico que se acumula en las rampas de la nueva I-40 Crosstown
- Restaurar el acceso vehicular al centro de Oklahoma City
- Brindar acceso a peatones y ciclistas

¿PREGUNTAS? ¿COMENTARIOS?

Si tiene alguna pregunta o comentario sobre el Proyecto Crosstown Boulevard Project, visite www.odot.org/meetings/other.php para llenar un formulario oficial de comentarios o envíe un correo electrónico a environment@odot.org. La fecha límite para los comentarios es el 1 de diciembre de 2014.