

# AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL

## Extensión de East Braker Lane

Hola. Mi nombre es Matt Harold del grupo de Gestión de Proyectos de Capital de la Ciudad de Austin. Soy Gerente de Proyecto para el proyecto de Extensión de East Braker Lane. En nombre de la Ciudad de Austin, en coordinación con el Departamento de Transporte de Texas, o TxDOT, me gustaría darle la bienvenida a la audiencia pública virtual para la extensión de East Braker Lane. Gracias a todos por su asistencia, y esperamos recibir sus comentarios.

La audiencia pública virtual para el proyecto propuesto Braker Lane se lanzó el jueves 5 de enero a las 5 p.m. y se extenderá hasta las 11:59 p.m. el viernes 20 de enero. El propósito de esta audiencia pública es brindar información actualizada sobre el proyecto y recibir comentarios del público sobre las mejoras propuestas. El formato de la audiencia incluirá un proyecto y una descripción general ambiental del proyecto Braker Lane.

Después del lanzamiento de la presentación, los miembros del público pueden enviar comentarios. Este proyecto propone extender East Braker Lane desde su punto final actual en Dawes Place aproximadamente 0.75 millas hasta Samsung Boulevard. Esta nueva carretera se conectaría con un [futuro proyecto del condado de Travis](#) que se extendería por East Braker Lane desde Samsung Boulevard hasta Harris Branch Parkway. Una vez completado, se espera que el proyecto reduzca la congestión en East Parmer Lane.

El proyecto está alineado con [el Plan de Movilidad Estratégica de Austin](#), un plan integral de transporte para toda la ciudad adoptado en 2019. El propósito del proyecto propuesto es facilitar la gestión de la congestión en el corredor, facilitar el tráfico pronosticado, brindar una ruta de tránsito confiable y expandir la seguridad peatonal y de bicicletas dentro de la zona. El proyecto es necesario para aumentar la capacidad vial de este a oeste en el este de Austin.

Actualmente, el tráfico continuo de oeste a este desde el norte de Austin está limitado a la US 290 este y la SH 734 (Parmer Lane) y es inadecuado para satisfacer los volúmenes de tráfico actuales y futuros y los aumentos esperados impulsados por el continuo crecimiento de la comunidad en el área. La necesidad del proyecto incluye la coherencia con los planes locales, incluido el Plan de infraestructura de "Rutas seguras a la escuela". La sección de carretera típica propuesta incluye una carretera principal de cuatro carriles dividida por medianas con una ruptura de mediana en Taebaek Drive, carriles de giro en el centro para vehículos que giran hacia Taebaek Drive o Samsung Boulevard desde Braker Lane, aceras y carriles para bicicletas en ambos lados de la calle a lo largo de los límites del proyecto, cruce de peatones en Taebaek Drive para proporcionar espacio para que las personas que caminan, anden en bicicleta y rueden crucen de manera segura, mejoras en el drenaje de cunetas y bordillos, y un estanque de detención para mejorar la calidad del agua y la escorrentía. El diseño del proyecto se completó en diciembre de 2022 con los permisos en curso. Esta presentación es parte de la Evaluación Ambiental requerida por TxDOT, que se requiere antes de que se apruebe el proyecto para ir a licitación.

Anticipamos que las adquisiciones para el proyecto comenzarán en mayo de 2023 con un inicio de construcción anticipado para fines del verano y principios del otoño de 2023. Ahora revisaré los estudios ambientales completados para el proyecto propuesto. Los informes

técnicos de cada uno de estos estudios están disponibles en línea para revisión pública. Como parte del cumplimiento del proyecto con NEPA, se evaluaron la calidad del aire, los recursos culturales, los materiales peligrosos, los recursos hídricos, los recursos biológicos y los impactos sociales y comunitarios dentro del corredor. Los estudios de Recursos Históricos y Culturales determinaron que no existen sitios arqueológicos o históricos previamente registrados ubicados dentro del Área de Efectos Potenciales.

En general, los estudios concluyeron que los impactos a los recursos ambientales serían mínimos. Durante la fase de construcción de este proyecto, pueden ocurrir aumentos temporales en las emisiones de material particulado (PM por sus siglas en inglés) y tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT por sus siglas en inglés) debido a las actividades de construcción. Las emisiones primarias de PM relacionadas con la construcción son polvo fugitivo de la preparación del sitio, y las emisiones primarias de MSAT relacionadas con la construcción son partículas de diesel provenientes de vehículos y equipos de construcción que funcionan con diesel.

Los impactos potenciales de las emisiones de PM se minimizarán mediante el uso de medidas de control de polvo fugitivo. Se alentará al contratista a utilizar el Plan de Reducción de Emisiones de Texas, que proporciona incentivos financieros para reducir las emisiones de vehículos y equipos. Las emisiones relacionadas con la construcción son temporales y transitorias, y se aplicarán medidas de control de polvo fugitivo. La construcción se llevará a cabo de conformidad con los requisitos reglamentarios aplicables.

Teniendo en cuenta la naturaleza temporal y transitoria de las emisiones relacionadas con la construcción, el uso de medidas de control de polvo fugitivo, el fomento del uso de TERP y el cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables, no se prevé que las emisiones de la construcción de este proyecto tengan un impacto significativo en la calidad del aire en la zona. El área del proyecto propuesto no está desarrollada e históricamente se ha utilizado para la agricultura.

El terreno adyacente incluye desarrollo residencial y una planta de Samsung aproximadamente a media milla del área del proyecto. No se identificaron problemas de materiales peligrosos no resueltos para el sitio propuesto. Si se encuentran suelos contaminados durante la construcción, se analizarán para evaluar la presencia o ausencia de los productos químicos de interés y se eliminarán adecuadamente. A continuación hablaré del Estudio de Recursos Biológicos.

El estudio encontró que no existe un hábitat adecuado para las especies amenazadas o en peligro de extinción incluidas en la lista estatal o federal dentro o junto al área del proyecto. El estudio identificó la vida silvestre adaptada urbana común, incluidos mapaches, zarigüeyas, venados, zorrillos, ardillas, armadillos, cerdos y varias especies de reptiles, anfibios y aves que podrían encontrarse dentro del área del proyecto, aunque el hábitat es de calidad marginal para la mayoría de las especies.

El proyecto propuesto no separaría ni dividiría los vecindarios. La propiedad que se adquirirá actualmente no está desarrollada y no se producirían desplazamientos de residentes, negocios u otras instalaciones comunitarias como resultado de la adquisición. Las aceras y senderos para bicicletas recién construidos mejorarían la conectividad del vecindario y la cohesión comunitaria al mejorar el acceso entre los vecindarios de Pioneer Crossing West y Pioneer

Crossing East, particularmente para las familias que asisten a la escuela primaria Pioneer Crossing.

Esto aumentará la seguridad de los ciclistas y peatones de acuerdo con el Plan Regional de Transporte 2040 del Área Metropolitana de la Capital, el Plan CAMPO 2040. El área del proyecto no cruza ningún arroyo o afluente importante de Austin. La escorrentía de agua superficial del derecho de paso del proyecto se recolectará y se dirigirá a un estanque de retención al sur de Braker Lane y al oeste de la extensión de Taebeck.

El proyecto no está ubicado dentro de la llanura aluvial y está a más de tres millas al este de las zonas de transición y recarga del acuífero Edwards. El área del proyecto incluye terrenos de propiedad pública que pueden ser utilizados en el futuro como un parque público. El proyecto requeriría la adquisición de dos servidumbres de drenaje permanentes en la propiedad del parque al sur a lo largo de la carretera del proyecto y al este a lo largo de Taebeck Drive.

Estas pequeñas servidumbres canalizarán el drenaje del parque hacia el sistema de aguas pluviales del proyecto. Según la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de EE. UU., se está evaluando la aplicabilidad de minimis de la Sección 4(f). El cumplimiento de las reglamentaciones del Capítulo 26 también está en curso, y se seguirán los requisitos aplicables de notificación pública y audiencia. La notificación de audiencia pública del Capítulo 26 ocurrirá independientemente de este proceso de audiencia ambiental.

El proyecto requeriría la adquisición de 16,26 acres de derecho de paso de tres parcelas, 2,79 acres de servidumbre permanente y 1,14 acres de servidumbre de construcción temporal. Toda la adquisición del derecho de paso se completaría de acuerdo con la Ley de Políticas Uniformes de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1979, según enmendada. El derecho de paso que se adquirirá actualmente no está desarrollado y el proyecto propuesto no resultaría en el desplazamiento de ninguna residencia o negocio.

El proyecto ha llegado al diseño final, y los ingenieros del proyecto están abordando los comentarios de los revisores de la Ciudad y TxDOT para finalizar los permisos. Una vez que se reciban los permisos, se adquiera el derecho de vía y se otorgue la aprobación de TxDOT, se licitará el proyecto. Actualmente, anticipamos la licitación en mayo de 2023, y la construcción comenzará a fines del verano de 2023 o principios del otoño.

Si experimenta dificultades técnicas con una audiencia pública virtual, comuníquese con el enlace de comunicaciones de East Braker Lane en el Departamento de Transporte de Austin al 512-974-2300. También puede solicitar asistencia con adaptaciones especiales para acceder a la información y los materiales de la audiencia pública, y necesidades de idioma e interpretación que no sean inglés o español. Tenga en cuenta que la discusión con el personal del proyecto no se incluirá en el registro oficial de esta audiencia pública.

Si los miembros del público desean enviar un comentario para que sea parte del registro oficial de esta audiencia pública. Pueden hacerlo de varias maneras, incluso verbalmente llamando al 512-974-2300 y dejando un mensaje de voz, por escrito en línea usando el formulario web vinculado en la sección de comentarios públicos de [www.AustinTexas.gov/EBrakerLane](http://www.AustinTexas.gov/EBrakerLane), por correo electrónico a [AustinMobility@AustinTexas.gov](mailto:AustinMobility@AustinTexas.gov), o por correo al Departamento de Transporte de Austin, ATTN: Braker Lane, P.O. Box 1088, Austin, TX 78767. Todos los comentarios verbales y escritos deben recibirse o enviarse antes

## Transcripción del Video

de que finalice el período de comentarios, a las 11:59 p. m. el viernes 20 de enero de 2023. Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos estarán disponibles en línea en [www.AustinTexas.gov/EBrakerLane](http://www.AustinTexas.gov/EBrakerLane) una vez que se haya aprobado el informe final.

Tenga en cuenta que, según los requisitos de TxDOT, la ciudad de Austin no puede responder a comentarios o preguntas antes de que se complete el resumen oficial de la reunión.

###