

Slide 1



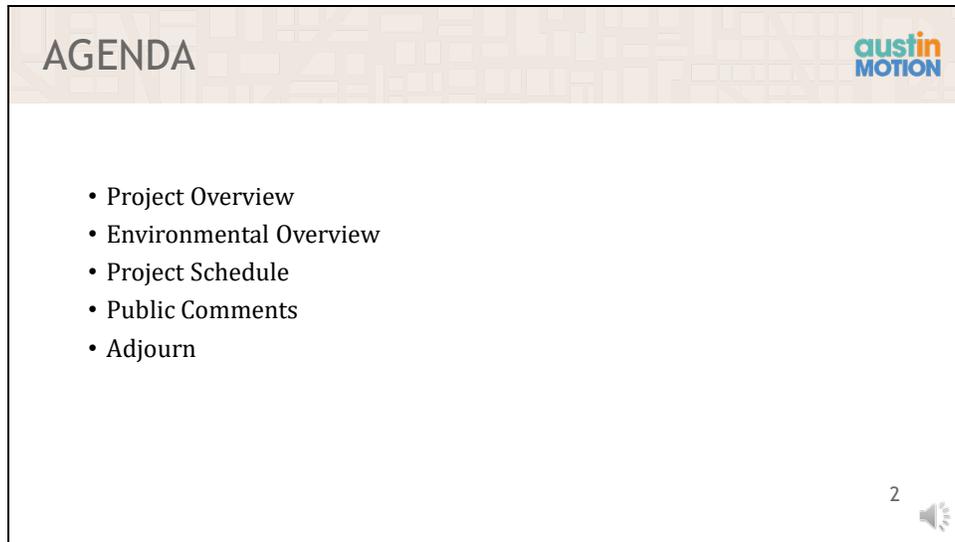
WELCOME

VIRTUAL PUBLIC HEARING: SOUTH LAMAR BOULEVARD CORRIDOR
MOBILITY & SAFETY IMPROVEMENTS
CSJ: 0113-09-072, 0113-10-001 AND 0113-12-002
JULY 15, 2020



Bienvenido, mi nombre es Fernando Cantero, y soy un Gerente de Proyecto para el Corredor de South Lamar Boulevard con el Programa de Construcción del Corredor de la Ciudad de Austin. 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 el proyecto South Lamar Boulevard. Gracias a todos por su asistencia y esperamos recibir sus comentarios.

Slide 2



AGENDA

- Project Overview
- Environmental Overview
- Project Schedule
- Public Comments
- Adjourn

2 

La audiencia pública virtual para el proyecto propuesto de South Lamar se lanzó el miércoles 15 de julio de 2020 a las 9 a.m. y se extenderá hasta las 5 p.m. el jueves 30 de julio de 2020. El propósito de esta audiencia pública es proporcionar una actualización del proyecto y recibir comentarios del público sobre las mejoras propuestas.

El formato de la audiencia pública incluirá una descripción del proyecto y una descripción ambiental del proyecto South Lamar Boulevard. Después del lanzamiento de la presentación, los miembros del público pueden proporcionar comentarios.

Slide 3

PUBLIC HEARING QUESTIONS/CONCERNS 

Call 512-974-7904 if you have:

- Problems accessing public hearing information online
- Requests for special accommodations
- Language or interpretation needs (other than English or Spanish)

Discussion with project staff will not be included in the official record of the public hearing.

3 

Si tiene dificultades técnicas como parte de esta audiencia pública virtual, comuníquese con el Enlace de Comunicaciones de South Lamar Boulevard en la Oficina del Programa del Corredor de la Ciudad de Austin en 512-974-7904.

También puede solicitar adaptaciones especiales, asistencia para acceder información y 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 formar parte del registro oficial de esta audiencia pública, pueden hacerlo de varias maneras.

Slide 4

HOW CAN I MAKE COMMENTS?



All verbal and written comments must be received or postmarked by 5 p.m. on Thursday July 30, 2020.

Submit comments:

- Verbally by calling 512-974-9444 and leaving a voicemail
- In writing online by using the web comment form linked in the "Public Comments" section of AustinTexas.gov/SouthLamarENV
- By email to: SouthLamar@AustinTexas.gov
- By mail to: City of Austin, Corridor Program Office
PO Box 1088, Austin, TX 78767

Responses to verbal and written comments received will be available online at AustinTexas.gov/SouthLamarENV once the final report has been approved. 4 

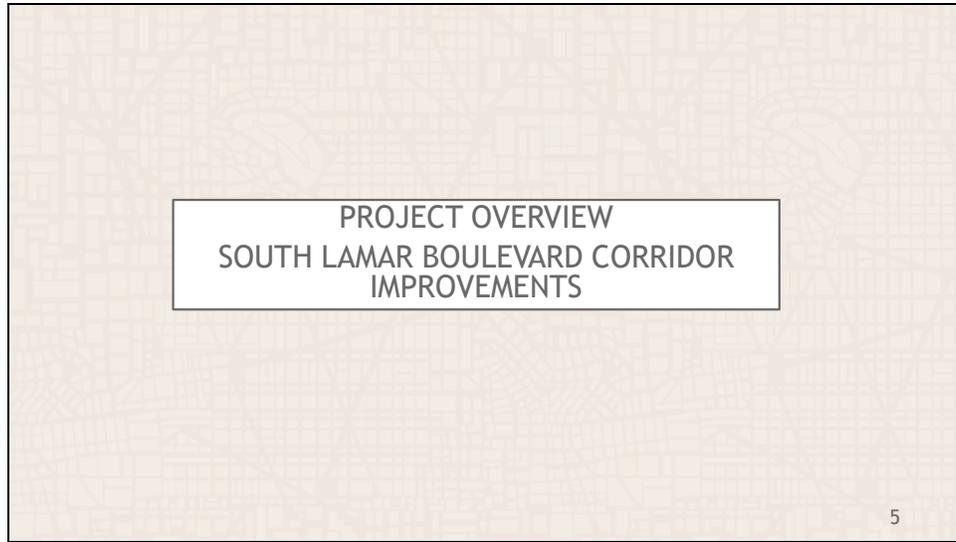
Todos los comentarios verbales y escritos deben ser recibidos o matasellados antes del final del período de comentarios el jueves 30 de julio de 2020, a las 5 p.m.

Los comentarios se pueden enviar de varias maneras, que incluyen:

- Verbalmente llamando al 512-974-9444 y dejando un mensaje de voz
- Al escribir en línea utilizando el formulario web enlazado en la sección "Comentarios públicos" de AustinTexas.gov/SouthLamarENV
- Por correo electrónico a: SouthLamar@AustinTexas.gov, o
- Por correo a: City of Austin Corridor Program Office, PO Box 1088, Austin, TX 78767.

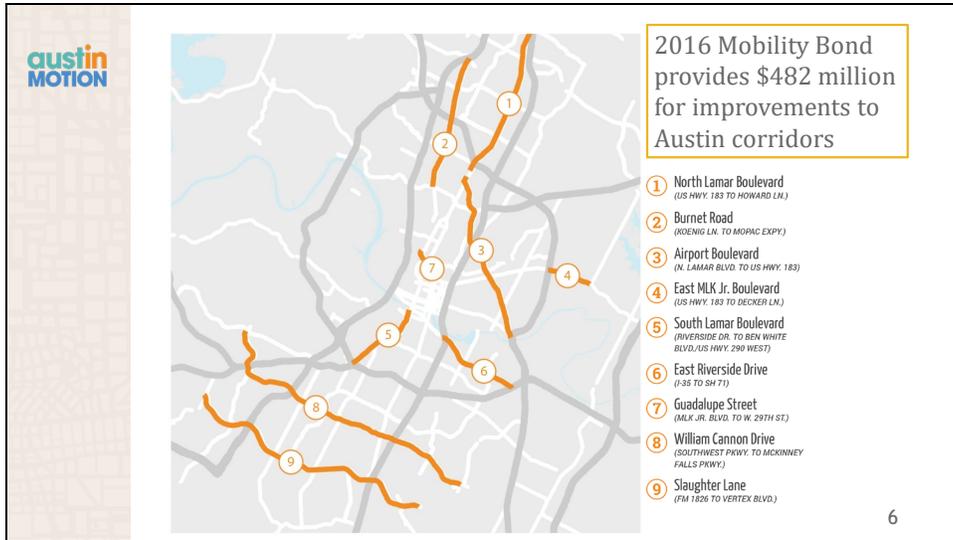
Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos estarán disponibles en línea en AustinTexas.gov/SouthLamarENV una vez que se haya aprobado el informe final. Tenga en cuenta que, según los requisitos de TxDOT, la Ciudad de Austin no puede responder a comentarios o preguntas antes de que se complete el resumen oficial de la reunión.

Slide 5



Ahora haré una presentación sobre los proyectos de mejora del corredor South Lamar Boulevard.

Slide 6



Para proporcionar algunos antecedentes, en 2016, los votantes de Austin aprobaron el Bono de movilidad de 2016, que proporciona \$ 720 millones para mejoras de transporte en toda la ciudad de Austin. Como parte del Programa de movilidad del corredor, \$ 482 millones de los fondos de bonos se están utilizando para diseñar y construir mejoras multimodales en nueve carreteras principales.

SOUTH LAMAR BOULEVARD



Corridor Limits: Riverside Drive to US 290
Total Length: Approximately 3.3 miles
Corridor Mobility Plan: completed in April 2016
Capital Metro Project Connect: Locally Preferred Alternative
Environmental Study Evaluating:

- Unfunded Improvements
- Funded Improvements



7

South Lamar Boulevard entre Riverside Drive y US 290 es una de las nueve carreteras principales identificadas en el Programa de Construcción de Corredor, que se financia a través del Bono de Movilidad de 2016 y es parte del Programa de Movilidad de Corredor.

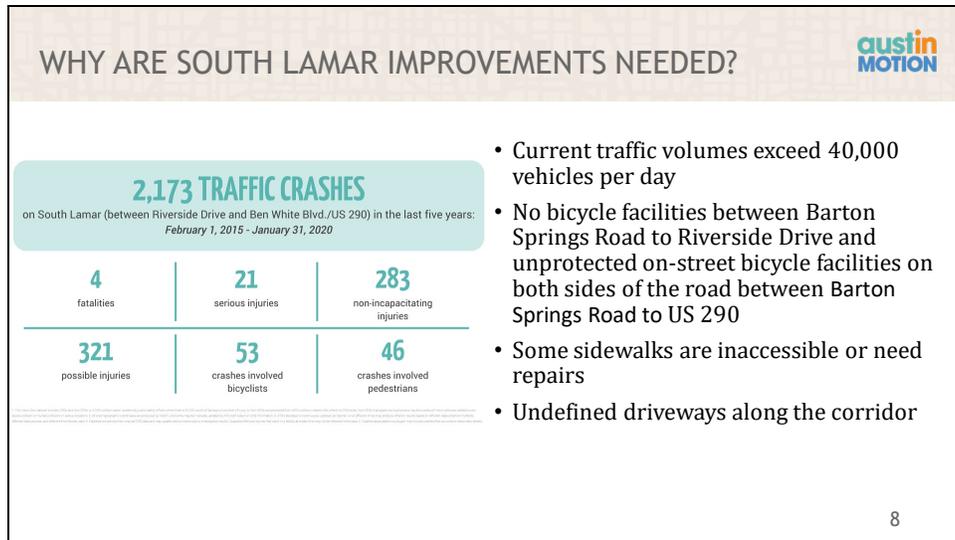
La ciudad de Austin completó un Plan de Movilidad del Corredor para South Lamar Boulevard en abril de 2016. El plan describe las recomendaciones para mejorar la movilidad y la seguridad a lo largo del corredor. Además, South Lamar Boulevard es parte del recientemente aprobado Plan del Sistema Capital Metro Project Connect y la Alternativa Preferida Localmente.

La Ciudad de Austin realizó estudios ambientales para comprender los posibles impactos de las mejoras propuestas para el corredor South Lamar Boulevard. Estos estudios se realizaron de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental, o NEPA por sus siglas en inglés, así como con los requisitos estatales, descritos en el Título 43 Parte 1 del Código Administrativo de Texas, o TAC por sus siglas en inglés. El corredor South Lamar Boulevard es propiedad de TxDOT.

La Ciudad de Austin está buscando aprobación ambiental para todas las mejoras de South Lamar Boulevard entre Riverside Drive y US 290 que se recomiendan en el Plan de Movilidad del Corredor que se completó en abril de 2016.

Esto incluye mejoras que aún no están financiadas para la construcción, así como aquellas que han sido financiadas por el Bono de Movilidad de 2016. Lograr la aprobación ambiental para todas las mejoras permitirá a la Ciudad de Austin construirlas cuando se aseguren las futuras fuentes de financiamiento.

Slide 8



El objetivo de este proyecto es abordar las preocupaciones de seguridad y movilidad a lo largo del corredor South Lamar Boulevard. Más de 40,000 vehículos viajan por este corredor cada día.

Según los datos sobre accidentes recopilados por Austin Transportation, ocurrieron 2,173 accidentes entre 2015 y 2020 en el corredor de South Lamar. Esos accidentes causaron 21 lesiones graves, 283 lesiones no incapacitantes, y 321 lesiones posibles. 53 accidentes involucraron ciclistas y 46 accidentes involucraron peatones.

Actualmente no hay instalaciones para bicicletas entre Barton Springs Road y Riverside Drive. Las instalaciones para bicicletas están en la calle y sin protección a ambos lados de South Lamar desde Barton Springs Road hasta la US 290.

Las instalaciones peatonales necesitan reconstrucción en varios lugares. Las aceras necesitan reparaciones, no están conectadas o no cumplen con las pautas de la ley para Personas con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). En ciertos lugares, las aceras son inaccesibles debido a la falta de rampas; y en otros lugares, los postes de servicios públicos entran en conflicto con el camino de la acera.

En muchas áreas a lo largo del corredor, las entradas de autos son indefinidos o muy amplios, lo que contribuye a numerosos puntos de conflicto potencial entre vehículos, ciclistas y peatones.

Slide 9



Esta es la sección típica para la configuración existente de South Lamar entre Riverside Drive y Barton Springs Road.

Este segmento consta actualmente de seis carriles de viaje, tres en dirección norte y tres en dirección sur, separados por una mediana elevada con aberturas para movimientos de giro a la izquierda. Hay aceras existentes, pero no hay ciclovías. Otra infraestructura incluye un sistema subterráneo de drenaje de aguas pluviales.

PROPOSED IMPROVEMENTS

RIVERSIDE DRIVE TO BARTON SPRINGS ROAD



Funded for construction:

- Upgraded traffic signals at Riverside Drive, Toomey Road and Barton Springs Road
- Pavement rehabilitation and relocation of the existing curb closer to the centerline of the roadway by removing the right turn lanes on both sides
- Two-way bicycle lanes and a continuous ADA-compliant sidewalks behind the curb on both sides of South Lamar Boulevard
- Access management improvements such as driveway modifications and reconstruction of center medians
- Drainage Improvements
- Bus stop improvements in partnership with Capital Metro
- Enhanced landscaping with a variety of plantings and tree species, street lighting, and streetscape improvements

Right-of-Way:

- Existing right-of-way width between Riverside Drive to Barton Springs Road is approximately 120 feet
- Proposed enhancements will be constructed within existing right-of-way and will not require acquisitions

10

Las mejoras financiadas entre Riverside Drive y Barton Springs Road representan la visión definitiva de la Ciudad de Austin para los corredores urbanos. Las mejoras incluyen:

- Actualizaciones de señales de tráfico en Riverside Drive, Toomey Road y Barton Springs Road
- Rehabilitación del pavimento y reubicación de la acera existente más cerca de la línea central de la carretera al eliminar los carriles de giro a la derecha en ambos lados
- Adición de ciclovías de dos vías y una acera continua que cumple con ADA detrás de la acera a ambos lados de South Lamar Boulevard
- Mejoras en la gestión de acceso, como modificaciones en las entradas de autos y la reconstrucción de medianas centrales.
- Mejoras de drenaje
- Mejoras en las paradas de autobús en asociación con Capital Metro
- Paisajismo mejorado con una variedad de especies de plantas y árboles, alumbrado público, y mejoras del paisaje urbano tales como bancos, portabicicletas, estacionamientos para scooters y recipientes para desechos.

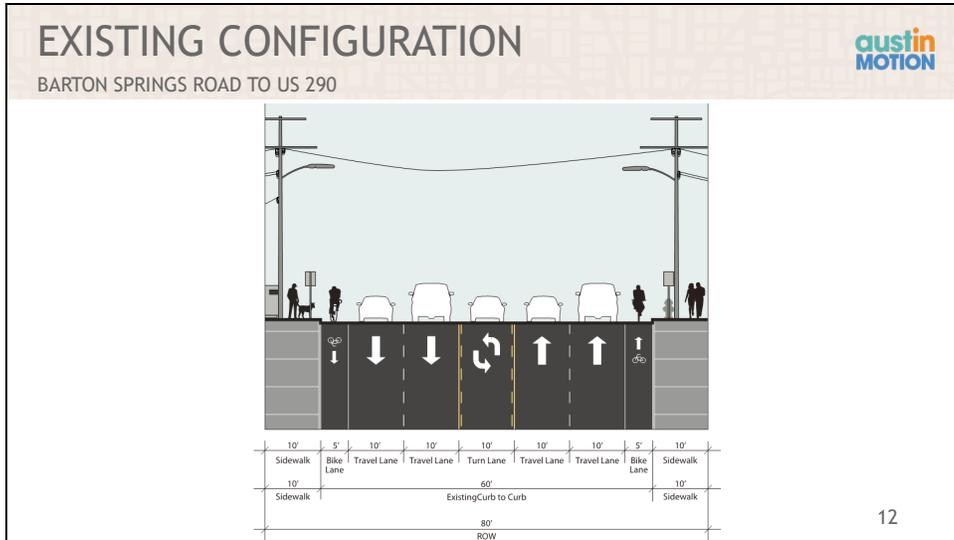
Aunque varía según la sección, el ancho de servidumbre de tránsito existente desde Riverside Drive hasta Barton Springs Road es generalmente de 120 pies y no requerirá derecho de paso adicional.



Esta diapositiva muestra la sección transversal típica propuesta para South Lamar Boulevard entre Riverside Drive y Barton Springs Road. Estas mejoras reflejan la visión final del corredor South Lamar y están financiadas para la construcción.

El proyecto se construirá dentro de la servidumbre de tránsito existente. Comenzando desde el exterior, habrá aceras de 7 pies siempre que sea posible, ciclovías de dos vías de 10 pies y áreas de paisaje de 7 pies a ambos lados de la carretera. Las áreas del paisaje separarán a los ciclistas y peatones de los carriles de viaje. Estos elementos se acomodarán dentro de la servidumbre de tránsito existente al reutilizar los carriles de giro a la derecha existentes en ambos lados de South Lamar Boulevard.

Slide 12



A continuación, se encuentra la sección típica para la configuración existente entre Barton Springs Road y US 290.

Este segmento de South Lamar consta actualmente de 4 carriles de viaje, dos en dirección norte y dos en dirección sur, separados por un carril central bidireccional que gira a la izquierda. Las ciclovías existentes en la calle están a ambos lados de la carretera, así como las aceras. El drenaje existente es generalmente un sistema abierto de zanjas al sur de Barton Skyway y un sistema cerrado de drenaje de aguas pluviales al norte de Barton Skyway. También hay servicios públicos y postes a lo largo de ambos lados de la carretera.

PROPOSED IMPROVEMENTS

BARTON SPRINGS ROAD TO US 290



Funded for construction between Barton Springs Road and US 290:

- 13 existing traffic signals would be enhanced with upgraded technology
- Two new traffic signals at Del Curto Road and Evergreen Avenue
- Four new pedestrian hybrid beacons (mid-block signalized cross-walks) located at the following locations: West Oak Drive, Dickson Drive, Oxford Avenue, and near the Post Apartments
- Intersection improvements at Barton Skyway, Menchaca Road, Bluebonnet Lane, Oltorf Street, and Evergreen Avenue will include improved crossing conditions and connectivity for pedestrians and cyclists, including enhanced and separated facilities
- Pavement rehabilitation and relocation of the existing curb closer to the centerline of the roadway
- New shared-use paths for pedestrians and cyclists on both sides of South Lamar Boulevard that will comply with ADA guidelines
- Access management improvements such as intermittent-raised medians in some locations and driveway modifications
- Drainage improvements
- Bus stop improvements in partnership with Capital Metro, including a new dedicated transit priority lane northbound through the intersections at Barton Skyway and Menchaca Road

Right-of-Way:

- The existing right-of-way width from Barton Springs Road to US 290 is generally 80-100 feet
- The majority of the proposed improvements are within the right-of-way
- The proposed funded improvements will require right-of-way acquisition of less than ½ an acre

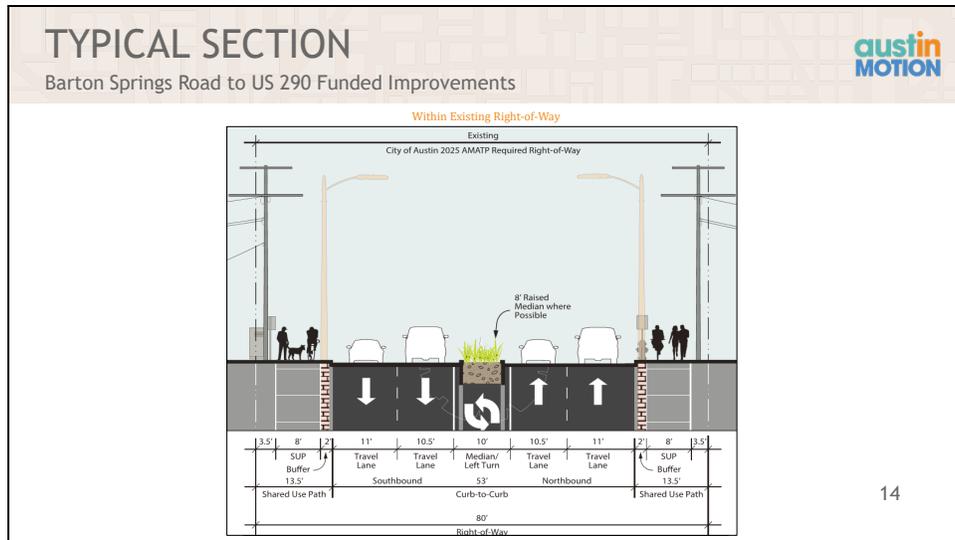
13

Las mejoras financiadas de South Lamar Boulevard entre Barton Springs Road y US 290 incluyen:

- Señales de tráfico mejoradas en las intersecciones señalizadas existentes con tecnología mejorada
- Dos nuevas señales de tráfico en Del Curto Road y Evergreen Avenue
- Cuatro nuevos faros híbridos que son cruces señalizados peatonales de medio bloque para peatones
- Mejoras de seguridad y conectividad multimodal en ciertas intersecciones
- Rehabilitación de pavimento y reubicación de la acera existente más cerca de la línea central de la carretera
- Nuevas rutas de uso compartido para peatones y ciclistas a ambos lados de South Lamar Boulevard que cumplirán con las pautas de la ADA
- Mejoras en la gestión de acceso, como medianas elevadas intermitentes en algunos lugares y modificaciones en las entradas de autos
- Mejoras de drenaje, y
- Mejoras en las paradas de autobús en asociación con Capital Metro incluyendo un nuevo carril prioritario de tránsito dedicado hacia el norte a través de las intersecciones en Barton Skyway y Menchaca Road.

El ancho de la servidumbre de tránsito entre Barton Springs Road y US 290 a lo largo de South Lamar Boulevard varía según la sección, pero generalmente oscila entre 80 y 100 pies.

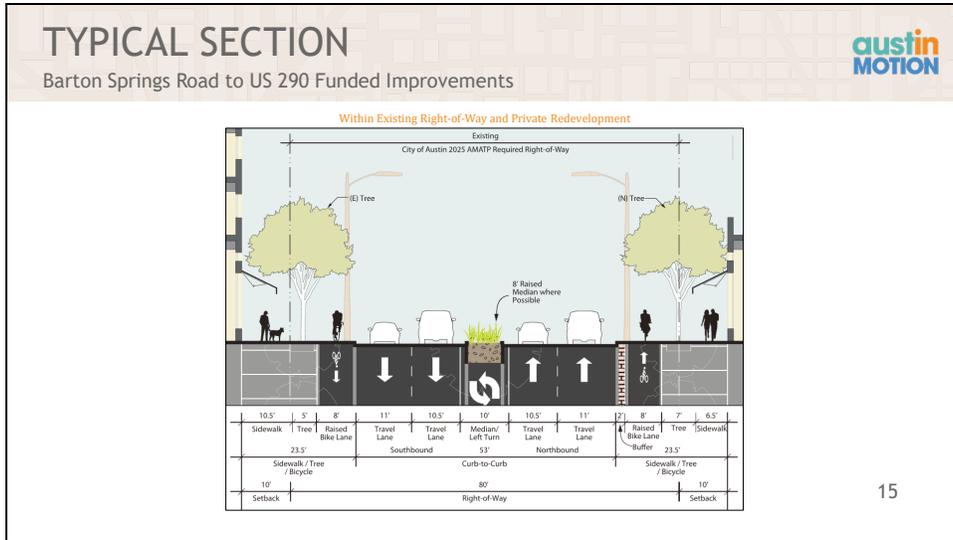
La mayoría de las mejoras propuestas se construirán dentro de la servidumbre de tránsito existente. Las mejoras financiadas propuestas requerirán una servidumbre de tránsito adicional de menos de medio acre. Estas adquisiciones se están analizando durante la fase de diseño del proyecto.



Esta diapositiva muestra la sección transversal típica propuesta para South Lamar Boulevard entre Barton Springs Road y US 290. Estas mejoras están financiadas para la construcción.

El proyecto se construiría en gran medida dentro de la servidumbre de tránsito existente. Comenzando desde el exterior, las rutas de uso compartido de 8 pies con zonas de amortiguamiento ajardinadas de dos a cuatro pies que separan a los ciclistas y peatones de los carriles de viaje estarían a ambos lados de la carretera. Cabe señalar que las mejoras financiadas a corto plazo requerirían una servidumbre de tránsito limitada, con necesidades generalmente restringidas a áreas en las intersecciones principales donde se proponen modificaciones en el carril de giro. La reubicación de los bordillos existentes más cerca de la línea central de la carretera acomodará las rutas de uso compartido y los amortiguadores ajardinados. Los carriles de viaje hacia el norte y hacia el sur permanecerían, con islas medianas intermitentes agregadas a lo largo del corredor para definir dónde deben ocurrir los giros a la izquierda. Se agregará paisajismo o paisaje urbano a las islas medianas.

En algunos lugares, los elementos de la visión no financiada se están implementando a través de desarrollos privados. Estos incluyen cosas como instalaciones separadas para bicicletas y peatones y paisajismo.



Esta diapositiva muestra la sección transversal típica propuesta para South Lamar Boulevard entre Barton Springs Road y US 290 donde se implementan elementos de la visión no financiada en algunas áreas.

En general, esto es posible en áreas donde hay suficiente servidumbre de tránsito disponible, en algunas intersecciones o mediante redesarrollos privados. Donde sea posible, la Ciudad de Austin construirá mejoras tales como instalaciones separadas para bicicletas y peatones y paisajismo.

El proyecto se construiría en gran medida dentro de la servidumbre de tránsito existente. Comenzando desde el exterior, a ambos lados de la carretera habrá aceras de 6.5 a 10.5 pies, áreas de paisaje de 5 a 7 pies, rutas para bicicletas de 8 pies y zonas de amortiguamiento de hasta 2 pies que separan a los ciclistas y peatones de la carretera.

La reubicación de los bordillos existentes más cerca de la línea central de la carretera acomodará las instalaciones para peatones y bicicletas. Los carriles de viaje hacia el norte y hacia el sur permanecerían, con islas medianas intermitentes agregadas a lo largo del corredor para definir dónde deben ocurrir los giros a la izquierda. Si el paisaje se agregará a las medianas se determinará antes de la construcción.

PROPOSED IMPROVEMENTS

BARTON SPRINGS ROAD TO US 290



Unfunded improvements:

- Separate pedestrian and bicycle facilities
- Streetscape and landscaping with trees
- Enhanced street lighting

Right-of-Way:

- The existing right-of-way width from Barton Springs Road to US 290 is generally 80-100 feet
- The right-of-way width needed to implement the unfunded improvements would be approximately 100-120 feet and would require the acquisition of approximately 5 acres

16

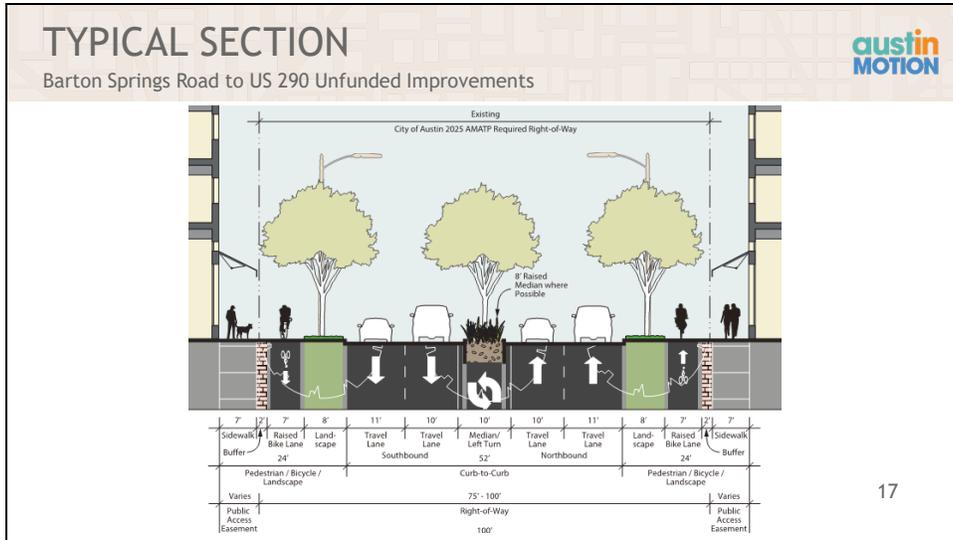
La Ciudad de Austin evaluó los impactos ambientales de las mejoras en South Lamar Boulevard entre Barton Springs y US 290 que se recomiendan en el Plan de Movilidad del Corredor que se completó en abril de 2016. Estas mejoras reflejarían la visión final de la Ciudad para los corredores urbanos.

Si hubiera fondos disponibles, la Ciudad de Austin haría esfuerzos para aprovechar las mejoras que actualmente se financian para la construcción en el corto plazo. La ruta de uso compartido se reutilizará como una ruta de bicicleta dedicada y se construirán aceras separadas. Mejoras adicionales como el paisaje urbano, el paisaje con árboles y el alumbrado público también son parte de las mejoras no financiadas.

El ancho de la servidumbre de tránsito existente entre Barton Springs Road y US 290 varía según la sección y generalmente oscila entre 80 y 100 pies. Para lograr la visión definitiva del corredor, las mejoras no financiadas requerirán aproximadamente de 100 a 120 pies y la adquisición de aproximadamente 5 acres.

Como se mencionó en la diapositiva anterior, estos elementos se están implementando actualmente en algunas áreas donde hay suficiente servidumbre de tránsito disponible, en algunas intersecciones o mediante redesarrollos privados.

Slide 17



Finalmente, mostramos la sección típica propuesta para las mejoras no financiadas de South Lamar Boulevard entre Barton Springs Road y US 290. El proyecto requeriría la adquisición de servidumbre de tránsito para construir las mejoras no financiadas. Comenzando desde el exterior, a ambos lados de la carretera habrá una acera de 7 pies, un amortiguador de 2 pies, una ciclovía de 7 pies y hasta un área de paisaje de 8 pies que separa a los ciclistas y peatones de los carriles de viaje. Las mejoras adicionales incluyen paisaje urbano, paisajismo con árboles y alumbrado público.

Si hubiera fondos disponibles, la Ciudad de Austin haría esfuerzos para aprovechar las mejoras que se financian para la construcción en el corto plazo. Por ejemplo, la ruta de uso compartido se reutilizará como una ruta de bicicleta dedicada y se construirán aceras separadas.

Slide 18



Ahora hablaré sobre los estudios ambientales completados para el proyecto propuesto. Estos estudios consideraron los posibles impactos de las mejoras no financiadas.



Los informes técnicos de cada uno de estos estudios están disponibles en línea para revisión pública.

Como parte del cumplimiento del proyecto con la Ley Nacional de Política Ambiental, la Ciudad de Austin consideró los recursos biológicos, los impactos en la comunidad, los recursos hídricos, así como los recursos arqueológicos e históricos. En general, los impactos en los recursos ambientales como resultado de las mejoras del corredor South Lamar serían mínimos.

También se realizaron estudios de calidad del aire y materiales peligrosos, pero no se encontró que tengan impactos dentro del corredor y no se abordarán en esta presentación.

La ciudad de Austin trabajó para minimizar los impactos ambientales con base en los hallazgos de estos estudios.

ENVIRONMENTAL STUDIES





Biological Resources

- No suitable habitat for state- or federal-listed threatened or endangered species exists within or adjacent to the project area
- Suitable habitat for six (6) Species of Greatest Conservation Need (SGCN) exists within the project area. Best Management Practices (BMPs) will be implemented for these six (6) species as such:
 - Amphibian and Water Quality BMPs for Woodhouse's toad
 - Terrestrial Reptile BMPs for the common garter snake and Texas garter snake
 - Vegetation BMPs for the tree dodder, low spurge, and Correll's false dragon-head
- The corridor project has been approved by Balcones Canyonlands Conservation Plan (BCCP) and will be incorporated into its existing Section 10 Permit with U.S. Fish and Wildlife Service
- Coordination with Texas Parks and Wildlife has been conducted and suggested BMPs have been incorporated into construction plans

20

Primero, hablaré sobre el Estudio de Recursos Biológicos. No existe un hábitat adecuado para especies amenazadas o en peligro de extinción incluidas en el estado o el gobierno federal dentro o adyacentes al área del proyecto.

Existe hábitat adecuado para seis (6) Especies de Mayor Necesidad de Conservación dentro del área del proyecto. Se implementarán las Mejores Prácticas de Gestión (BMP por sus siglas en inglés) para estas seis (6) especies para minimizar los impactos biológicos: BMP de anfibios y de calidad del agua para el sapo de Woodhouse, BMP de reptiles terrestres para la serpiente “garter” común y la serpiente “Texas garter”, y BMP de vegetación para el “dodder” y “low surge” de árboles y el “Correll’s false dragon-head”.

El proyecto del corredor ha sido aprobado por el Plan de Conservación de Balcones Canyonlands y se incorporará a su Permiso de la Sección 10 existente con el U.S. Fish and Wildlife Service.

Se ha llevado a cabo una coordinación temprana con Texas Parks and Wildlife y se han incorporado BMP sugeridas en los planes de construcción.

ENVIRONMENTAL STUDIES



Community Impacts

- Minor access changes
 - Raised medians and modified driveway access
- Displacements are not anticipated
- Disproportionately high and adverse impacts to Limited English Proficiency (LEP) and minority populations are not anticipated
- Increased safety and mobility

21

A continuación, hablaré sobre los impactos en la comunidad.

Los cambios de acceso menores resultarían de la adición de medianas elevadas y acceso modificado a la entrada de autos.

No se anticipan desplazamientos como resultado del proyecto propuesto.

Poblaciones de dominio limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés) fueron identificadas dentro del área del proyecto. Las personas LEP recibieron y continuarán teniendo la oportunidad de participar de manera significativa en el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) para el proyecto propuesto.

Aunque las poblaciones minoritarias están presentes en toda el área del proyecto, el proyecto propuesto no tendría un impacto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias porque las medianas elevadas propuestas no dividirían ni separarían más a las comunidades.

Los elementos de diseño en las mejoras propuestas incluyen faros híbridos peatonales y rampas en las aceras. Otros elementos de diseño propuestos integrados en las medianas elevadas son los refugios para peatones y las rampas en las aceras a lo largo del corredor y la señalización mejorada en las intersecciones con botones accesibles.

En general, las características de diseño propuestas mejorarán la movilidad, el acceso y reducirían la congestión y mejorarán la seguridad de las geografías de censos minoritarios y no minoritarios.

ENVIRONMENTAL STUDIES





Water Resources

- The project area does not cross any major Austin creeks or tributaries
- One waterway leading to West Bouldin Creek is a potentially jurisdictional Water of the U.S. (WOTUS) and could be affected by the project
 - Eligible for Nationwide Permit (NWP) 14
 - Impacts anticipated to be 0.0009 acres (approximately 40 square feet)
 - No Preconstruction Notification (PCN) is anticipated
- Approximately 3.55 acres of 100-year flood zones within the project area would require coordination with the local Floodplain Administrator
- The project area is located within the Edwards Aquifer Recharge and Transition Zones as defined by the Texas Commission on Environmental Quality (TCEQ)
 - Water Pollution Abatement Plan (WPAP) and associated documents must be created and approved prior to construction

22

A continuación, hablaré sobre los recursos hídricos.

El área del proyecto no cruza los principales arroyos o afluentes de Austin.

Hay un Agua de los EE. UU. potencial ubicada dentro de los límites del proyecto. Se anticipa que cualquier impacto en Aguas de los EE. UU. se autorizaría a través del Permiso Nacional 14 para Proyectos de Transporte Lineal. Los impactos serán de aproximadamente 40 pies cuadrados. No se identificaron humedales aislados dentro de este corredor. Los posibles impactos están por debajo del límite para notificar al U.S. Army Corps of Engineers con una Notificación Previa a la Construcción.

Aproximadamente 3.55 acres de zonas de inundación de 100 años se encuentran dentro del área del proyecto. Se anticipa que el proyecto propuesto no aumentaría las elevaciones de la superficie del agua durante un Evento de Inundación Base. Se requeriría coordinación con el Administrador local de Llanura Aluvial.

El área del proyecto se encuentra dentro de las Zonas de Recarga y Transición del Acuífero Edwards. Un Plan de Reducción de la Contaminación del Agua y los documentos asociados serán presentados y aprobados por TCEQ antes de la construcción.

ENVIRONMENTAL STUDIES 



Archeological Resources

- Coordination with the Archeology Division at the Texas Historical Commission
 - Two known archeological sites identified adjacent to the roadway in the segment of the corridor from Riverside Drive to Barton Springs Road
 - A professional archeologist will monitor construction activities in this area
 - Any archeological deposits discovered will be documented, evaluated, and impacts mitigated

23

A continuación, hablaré sobre los Recursos Arqueológicos.

Se ha coordinado con la División de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas. Hay dos (2) sitios arqueológicos conocidos identificados adyacentes a South Lamar entre Riverside Drive y Barton Springs Road. Un arqueólogo profesional monitoreará las actividades de construcción en esta área y cualquier depósito arqueológico descubierto será documentado, evaluado y los impactos serán mitigados.

ENVIRONMENTAL STUDIES



Historical Resources

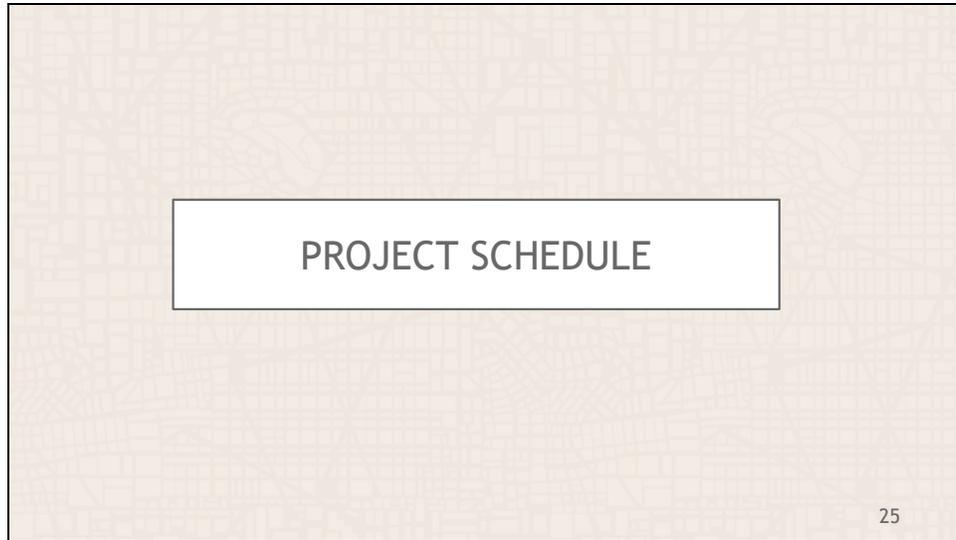
- A review of existing historical records was conducted and five historic structures were identified along the corridor:
 - Three structures are listed on the National Register of Historic Places. They are located outside of the right-of-way, and it is not anticipated that they would be directly impacted
 - Two structures are designated as Registered Texas Historical Landmarks and would not be directly impacted by the project
 - If the project receives federal funds, or if a federal permit is required, then the Texas Historical Commission will be consulted to evaluate impacts to these structures in accordance with federal law

24

Y finalmente hablaré sobre los Recursos Históricos.

Se realizó una revisión de los registros históricos existentes y se identificaron cinco (5) estructuras históricas a lo largo del corredor. Tres (3) estructuras figuran en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Están ubicados fuera de la servidumbre de tránsito, y no se anticipa que serían directamente afectados. Dos (2) estructuras están designadas como Lugares Históricos Registrados de Texas y no serán directamente afectados por el proyecto. Si el proyecto recibe fondos federales, o si se requiere un permiso federal, se consultará a la Comisión Histórica de Texas para evaluar los impactos en estas estructuras de acuerdo con la ley federal.

Slide 25



Y ahora hablaré sobre el cronograma del proyecto para el corredor South Lamar Boulevard.

Slide 26

PROJECT SCHEDULE
RIVERSIDE DRIVE TO BARTON SPRINGS ROAD



Environmental Clearance: Expected Fall 2020

Final Design Plans:
Funded improvements: Completed Summer 2020

Construction:
Utility adjustments: Start Winter 2020 through Construction
Funded improvements: Start Winter 2020

26

Anticipamos que todo el proyecto del Corredor South Lamar recibirá autorización ambiental para el otoño de 2020.

Para el segmento de South Lamar Boulevard entre Riverside Drive y Barton Springs Road, el diseño final está en marcha para las mejoras financiadas y se espera que se complete en el verano de 2020. Se espera que el proyecto comience a construirse a partir del invierno de 2021.

PROJECT SCHEDULE

BARTON SPRINGS ROAD TO US 290



Environmental Clearance: Fall 2020

Final Design Plans:

- Funded improvements: Complete Fall 2021
- Unfunded improvements: TBD (dependent upon funding availability)

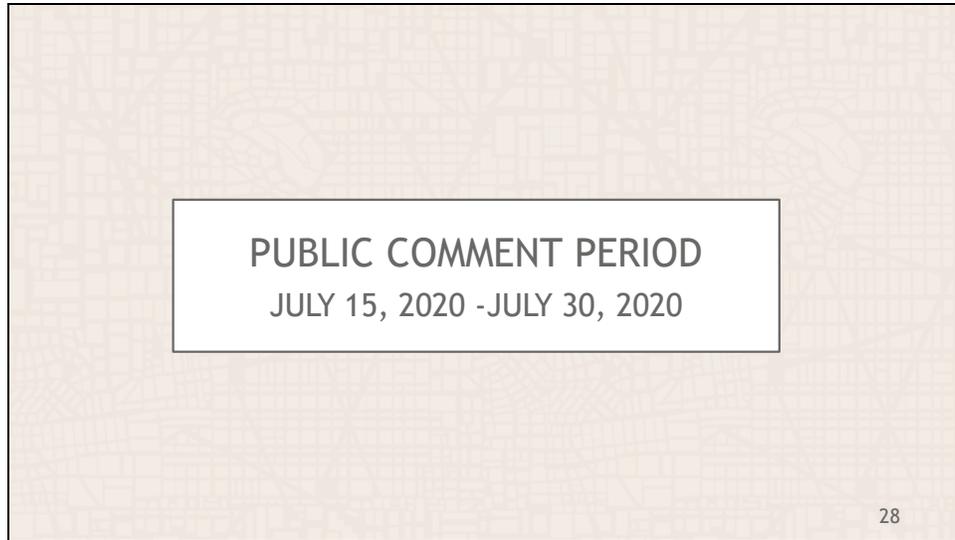
Construction:

- Utility Adjustments: Start Winter 2020 through Construction
- Funded improvements: Start Fall 2022
- Unfunded improvements: TBD (dependent upon funding availability)

27

Para el segmento South Lamar Boulevard entre Barton Springs Road y US 290, el diseño final está en marcha para las mejoras financiadas y se espera que se complete para el otoño de 2021. Se espera que el proyecto comience a construirse a partir del otoño de 2022.

Los planes de diseño finales y las fechas de inicio de construcción para las mejoras no financiadas se determinarán y dependerán de la disponibilidad de fondos.



Esto concluye la presentación de la Audiencia Pública Virtual South Lamar Boulevard. Queremos escuchar de usted, así que tómesese el tiempo para proporcionar su opinión durante el período de comentarios públicos.

HOW CAN I MAKE COMMENTS?



All verbal and written comments must be received or postmarked by 5 p.m. on Thursday July 30, 2020.

Submit comments:

- Verbally by calling 512-974-9444 and leaving a voicemail.
- Submit an online comment at: AustinTexas.gov/SouthLamarENV
- Email comments to: SouthLamar@AustinTexas.gov
- Mail written comments to: City of Austin, Corridor Program Office
PO Box 1088, Austin, TX 78767

Responses to verbal and written comments received will be available online at AustinTexas.gov/SouthLamarENV once they have been prepared. 29

Como se indicó al comienzo de la presentación, todos los comentarios verbales y escritos deben ser recibidos o matasellados antes del final del período de comentarios el jueves 30 de julio de 2020, a las 5 p.m.

Los comentarios se pueden enviar:

- Verbalmente llamando al 512-974-9444 y dejando un mensaje de voz
- Al escribir en línea utilizando el formulario web enlazado en la sección "Comentarios públicos" de AustinTexas.gov/SouthLamarENV
- Por correo electrónico a: SouthLamar@AustinTexas.gov, o
- Por correo a: City of Austin Corridor Program Office, PO Box 1088, Austin, TX 78767.

Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos estarán disponibles en línea en AustinTexas.gov/SouthLamarENV una vez que se hayan preparado como parte del informe final.

Como recordatorio, la Ciudad de Austin no puede responder a comentarios o preguntas antes de que se complete el resumen oficial de la reunión.

Esto concluye la presentación de audiencia pública virtual. Gracias por su asistencia