



# Audiencia pública virtual

# Southeast Connector

Reconstrucción y ampliación de I-20, I-820, y US 287

I-20 de Forest Hill Drive a Park Springs Boulevard

I-820 de I-20 a Brentwood Stair Road

US 287 de Bishop Street a Sublett Road

Condado de Tarrant



# #EndTheStreakTX

End the streak of daily deaths on Texas roadways.



- 1 Bienvenido
- 2 Comentarios del público
- 3 Diseño del Proyecto
- 4 Ambiental
- 5 Derecho de paso
- 6 Aplazamiento



- Informar al público del estado del proyecto, resumir los estudios realizados hasta la fecha y presentar recomendaciones.
- Describir el proyecto para que el público pueda determinar cómo serán afectados.
- Darle al público la oportunidad de proporcionar información.
- Desarrollar un registro de participación pública.

# Cómo enviar sus comentarios



## Comentario verbal:

Llame al (817) 887-6150 y deje un mensaje de voz.



Email: [SoutheastConnector@txdot.gov](mailto:SoutheastConnector@txdot.gov)

Correo: TxDOT Fort Worth District Office  
Attn: Loyl C. Bussell, P.E.  
2501 SW Loop 820  
Fort Worth, Texas 76133

Todos los comentarios deben ser recibidos en o antes:  
**22 de junio del 2020**

## Sitio web de la audiencia pública virtual:

<https://maps.bgeinc.com/portal/apps/sites/#/southeastconnectorpublichearing>

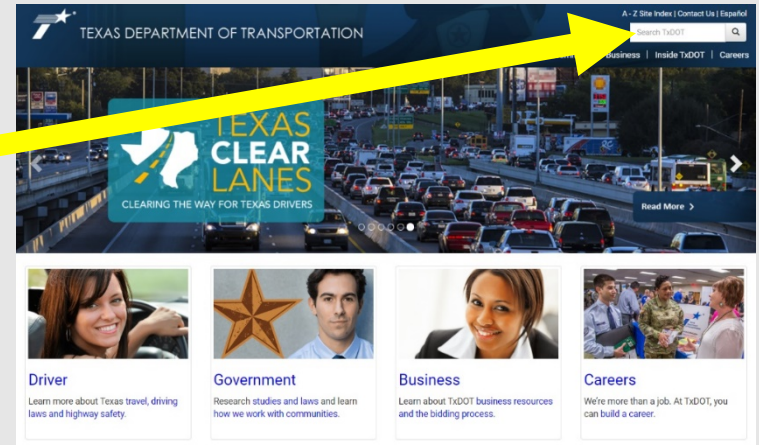
## Enviar en línea:

Visit [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov)

En el cuadro de búsqueda, escriba:

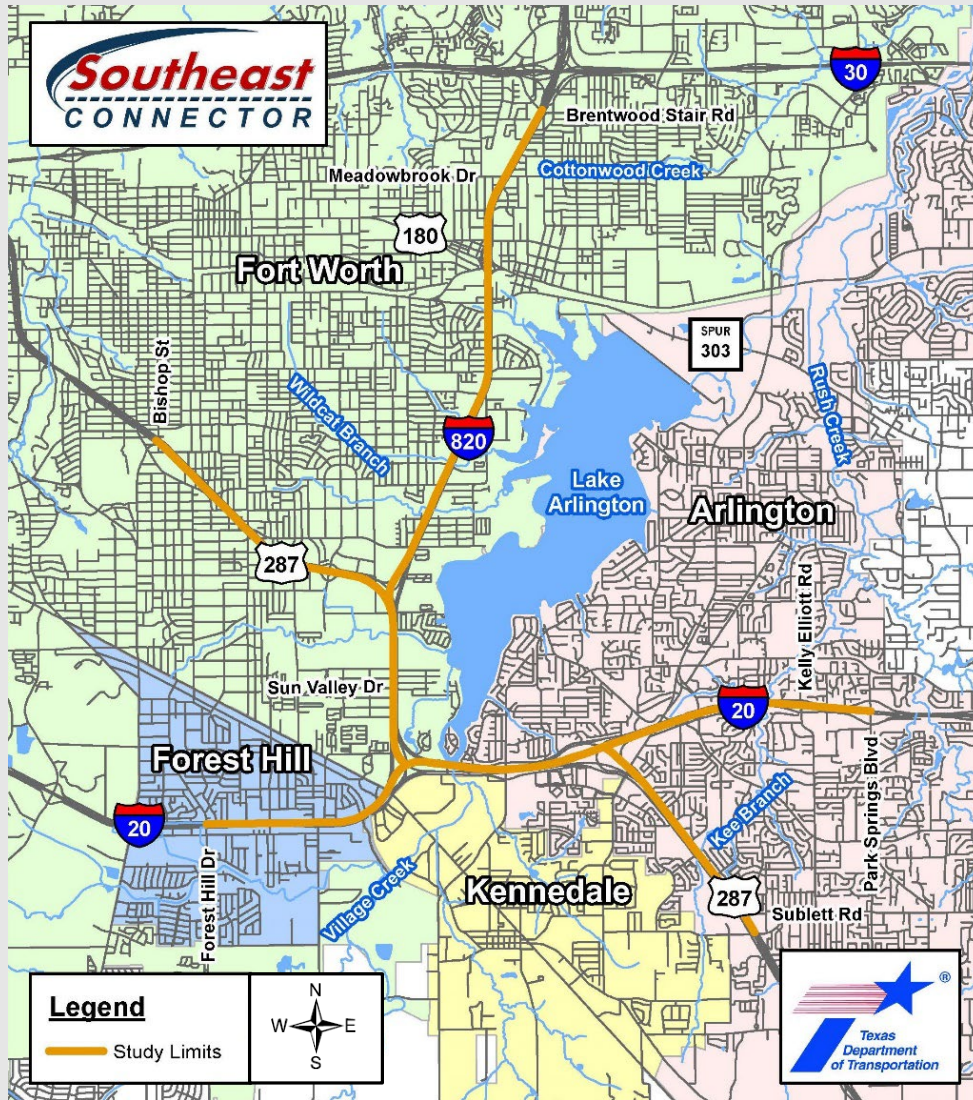
Seleccione “Virtual Public Hearing and Draft Environmental Assesment Available for Public Review – Southeast Connector”,

luego haga clic en:





- Administración Federal de Transito y Autopistas (FHWA)
- North Central Texas Council of Governments (NCTCOG)
- Ciudad de Fort Worth
- Ciudad de Forest Hill
- Ciudad de Arlington
- Ciudad de Kennedale
- Condado de Tarrant
- Trinity Metro



## ■ Límites del Proyecto

- I-20 de Forest Hill Drive a Park Springs Boulevard
- I-820 del I-20 a Brentwood Stair Road
- US 287 de Bishop Street a Sublett Road
- Longitud total del proyecto: 16 millas



## ■ Necesidades del proyecto

- Congestión del tráfico, movilidad reducida y un nivel de servicio inaceptable.
- Conectividad de carreteras insuficiente.
- No hay alojamiento continuo para peatones o bicicletas.

## ■ Propósito del proyecto

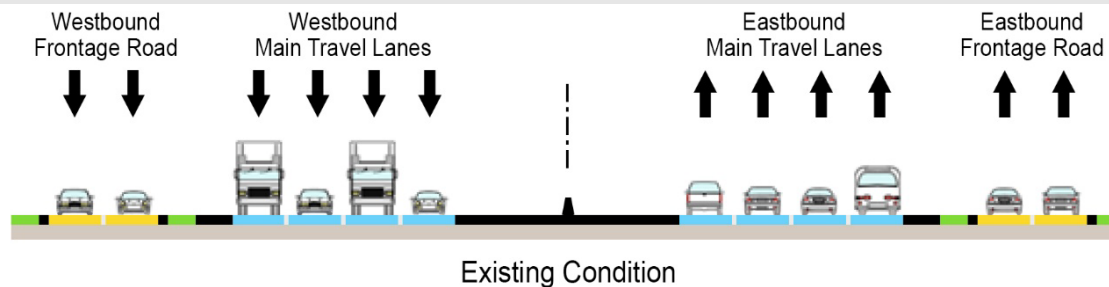
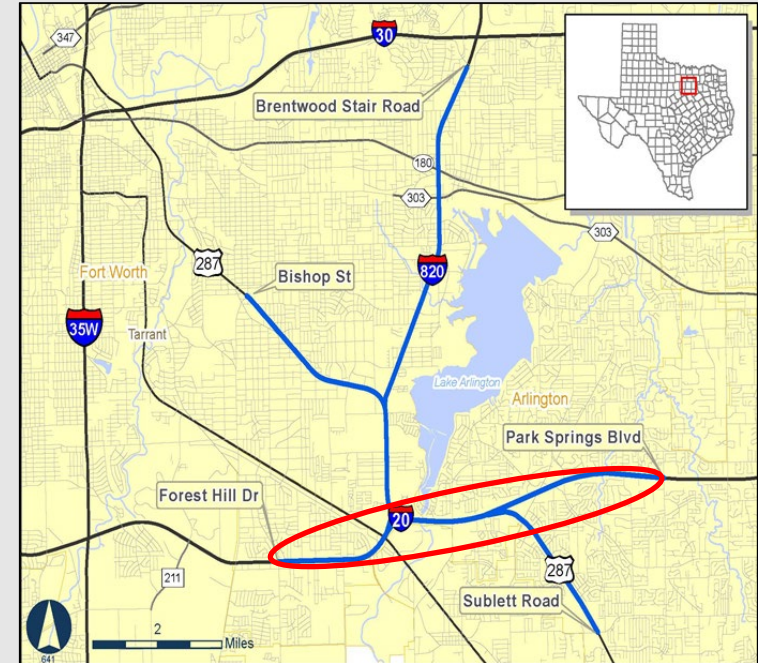
- Reducir la congestión del tráfico.
- Mejorar la movilidad y la conectividad.
- Proveer alojamiento continuo para peatones o bicicletas.





## ■ I-20 de Forest Hill Drive a Park Springs Boulevard:

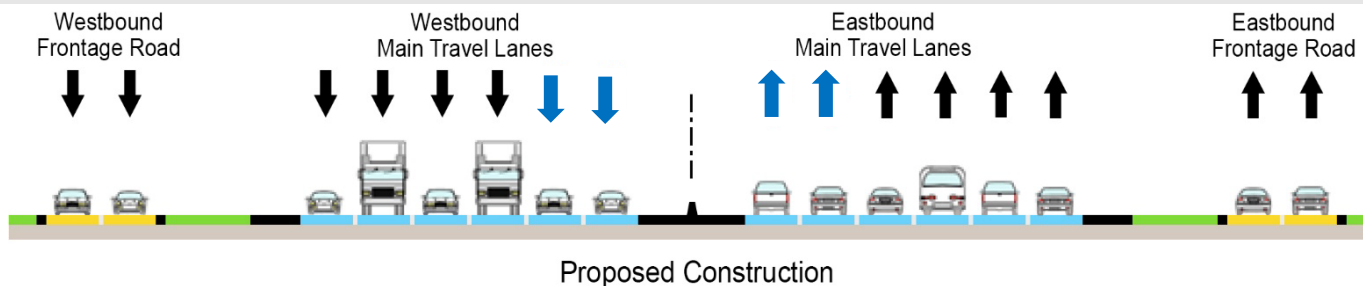
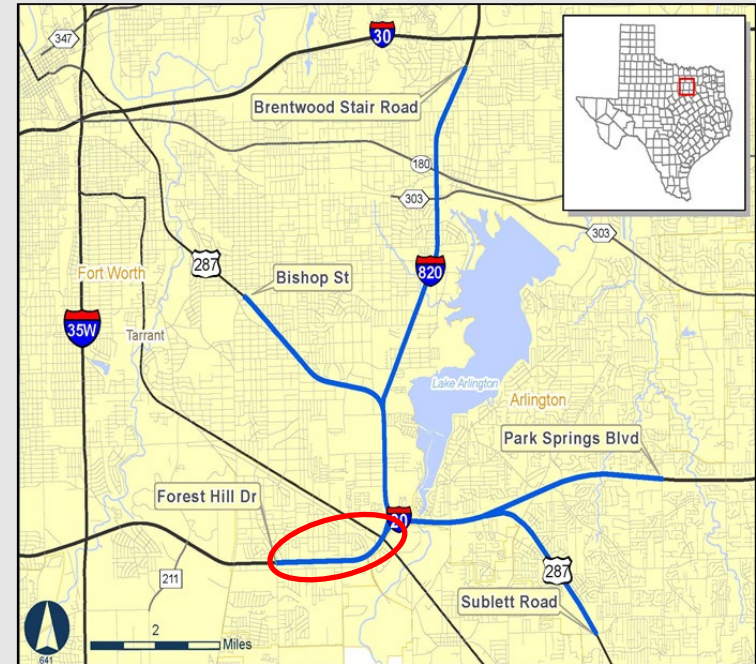
- 4 a 5 carriles de viaje principales en cada dirección separados por una barrera de seguridad de concreto o valla de protección de vigas metálicas, con acotamiento por ambos lados de la autopista.
- Carreteras de servicio discontinuas de 2 a 3 carriles.





## ■ I-20 de Forest Hill hasta el intercambio de I-20/I-820:

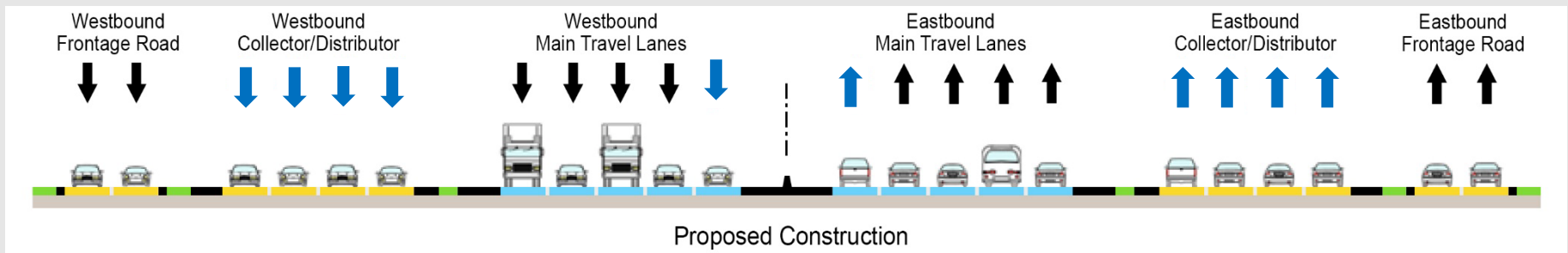
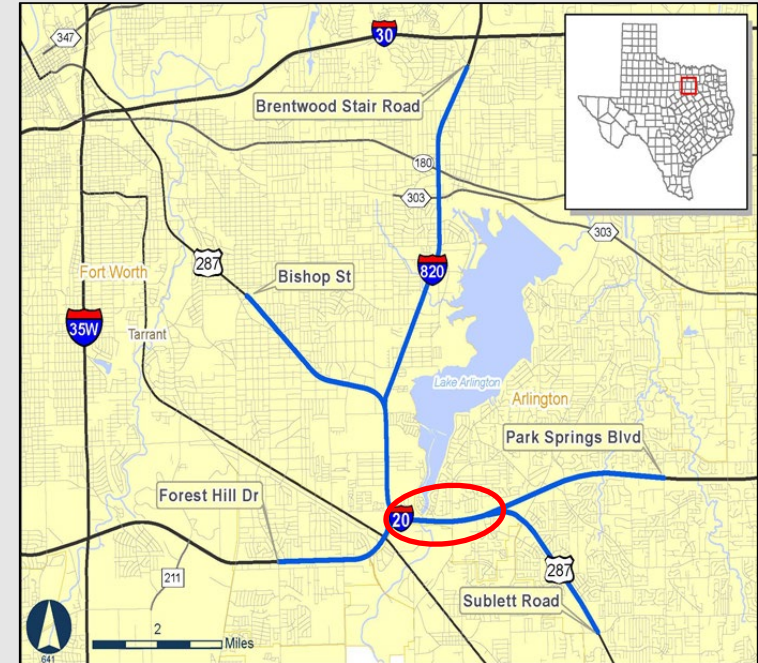
- Reconstruir y ampliar a 6 carriles principales en cada dirección.
- Se añadirían carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida.
- Las carreteras de servicio se reconstruirían y ampliarían de a 2 a 4 carriles en cada dirección.





## ■ I-20 del intercambio I-820 al intercambio de US 287:

- Reconstruir a 5 carriles principales de recorrido en cada dirección.
- Construir un sistema de carretera colector-distribuidor de 4 carriles en cada dirección.
- Carreteras de servicio que se reconstruirán y ensancharán de a 2 a 4 carriles continuos en cada dirección.

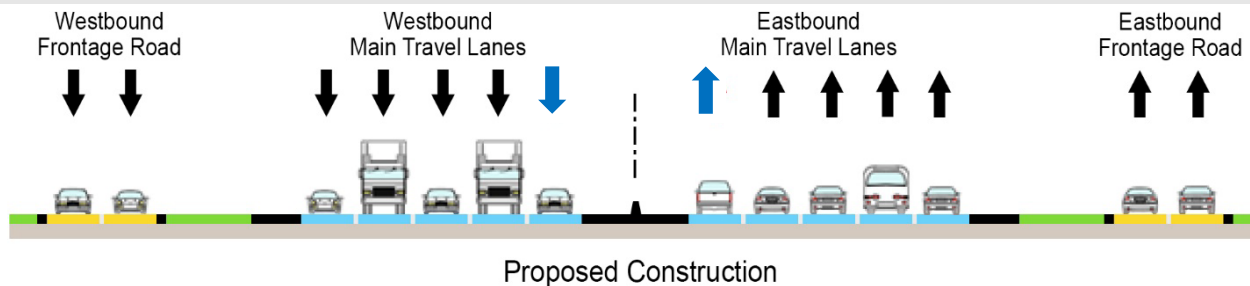
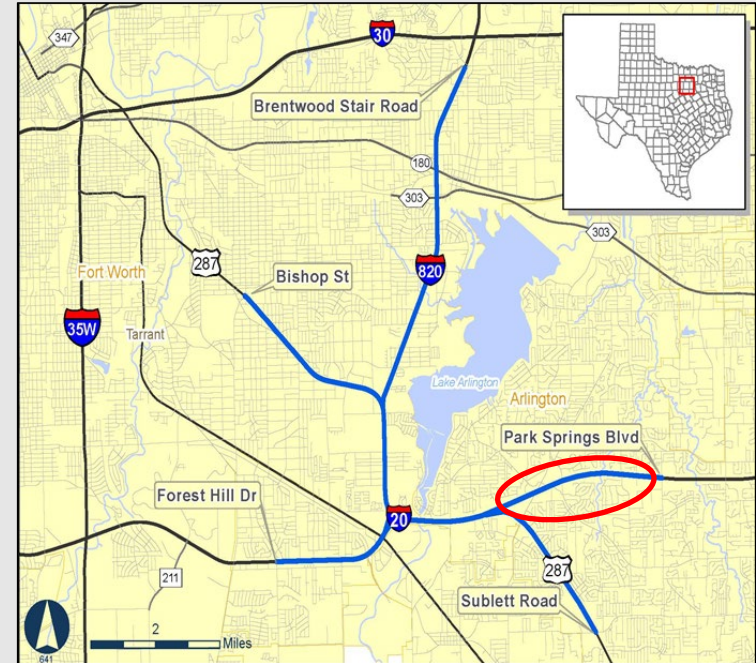




## I-20 del intercambio I-20/US 287 a Park Springs Boulevard:

### Boulevard:

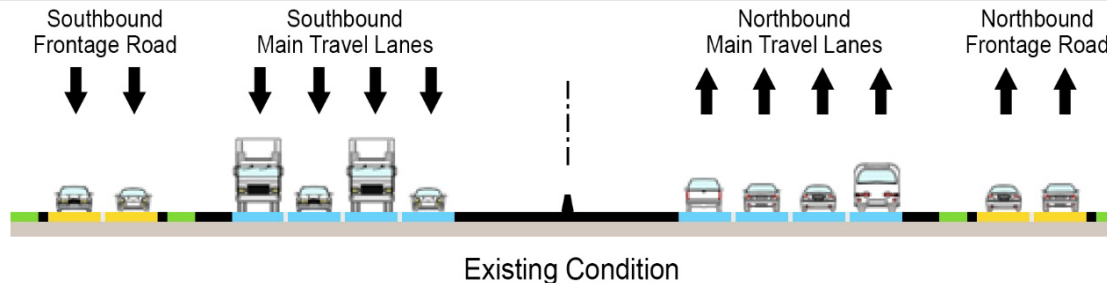
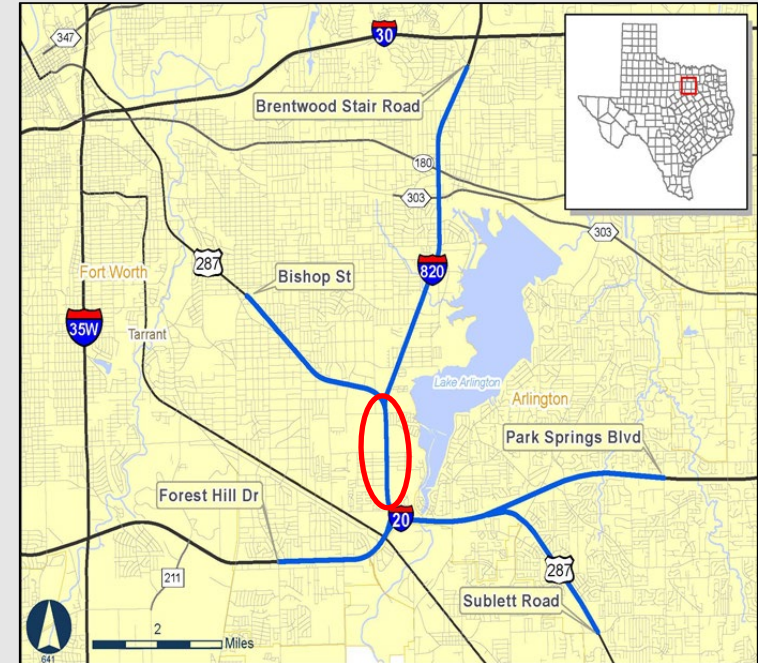
- Reconstruir y ampliar a 5 carriles principales en cada dirección.
- Se añaden carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida.
- Carreteras de servicio se reconstruirán y ensancharán de a 2 a 4 carriles en cada dirección.





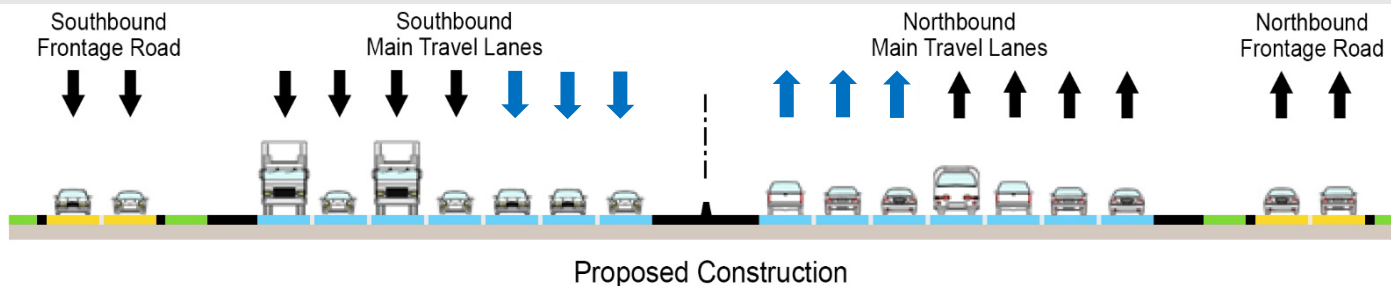
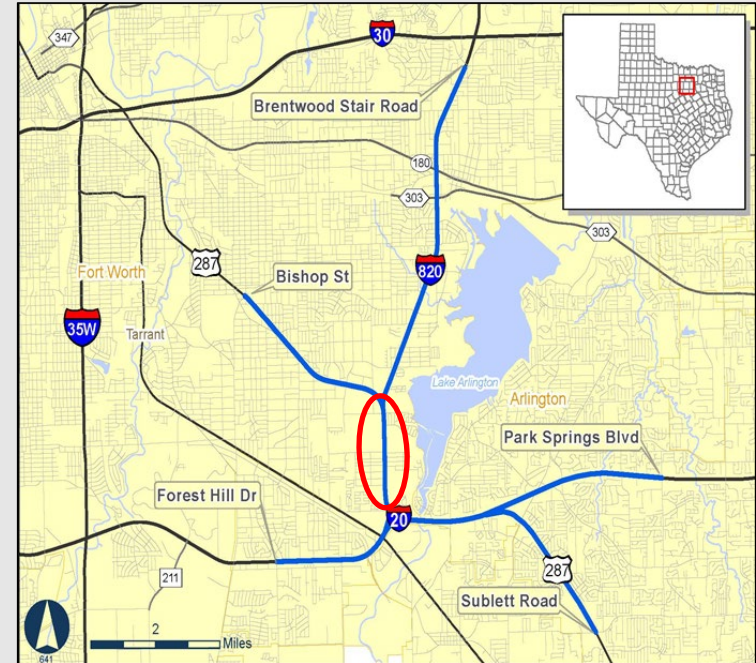
## ■ I-820 del I-20 al intercambio de I-820/US 287:

- 4 carriles de viaje principales en cada dirección separados por una barrera de seguridad de concreto o una valla de protección de vigas de metal, y acotamientos interiores y exteriores.
- Carreteras continuas de servicio del I-20 a el intercambio de I-820/US 287.





- I-820 del I-20 al intercambio de I-820/US 287:
  - Reconstruir y ampliar a 7 carriles de viaje principales en cada dirección.
  - Carreteras de servicio que se reconstruirán y ensancharán a 2 a 4 carriles en cada dirección.

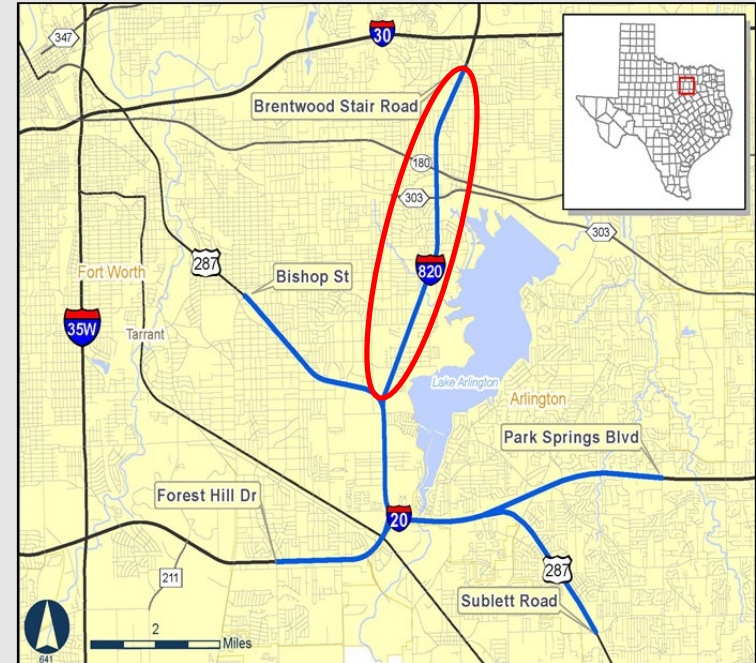




## ■ I-820 del intercambio de I-820/US 287 a Brentwood

### Stair Road:

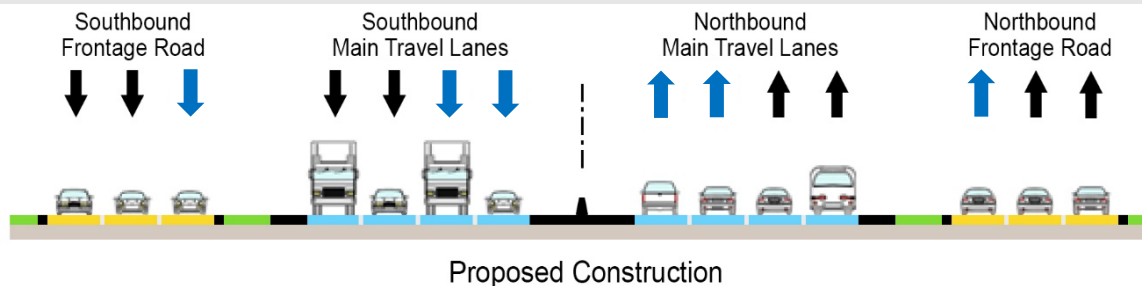
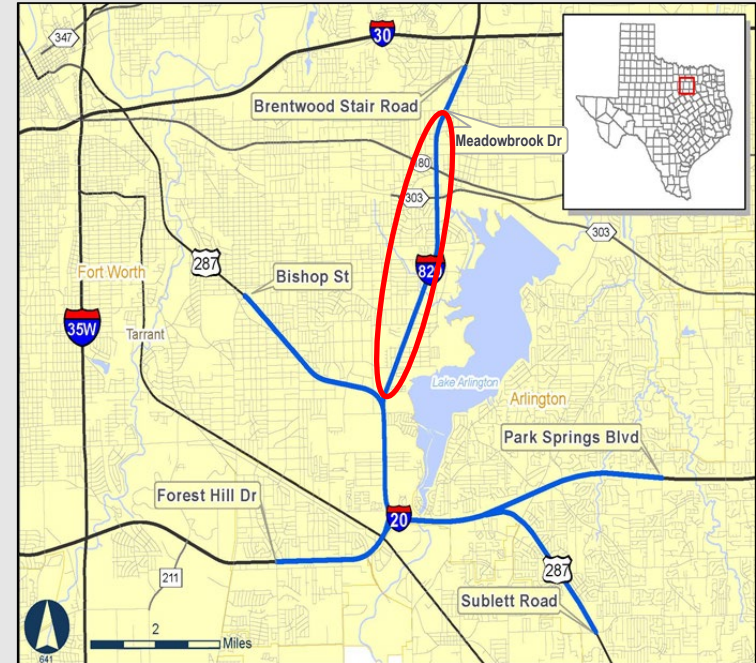
- 2 carriles de viaje principales en cada dirección separados por la mediana de zacate con una barrera de cable.
- Carreteras de servicio discontinuas.





## ■ I-820 de US 287 a Meadowbrook Drive:

- Reconstruir y ampliar a 4 carriles principales en cada dirección.
- Se añaden carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida.
- Carreteras de servicio que se reconstruirán y ensancharán a 2 a 3 carriles en cada dirección.

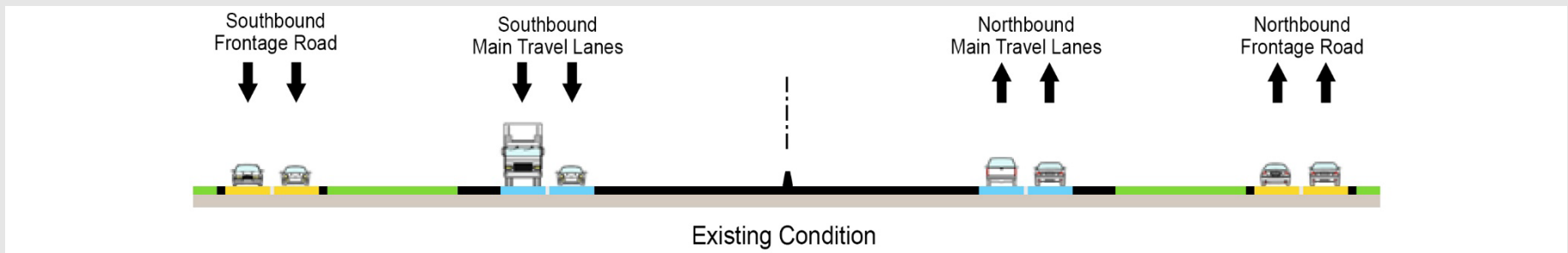
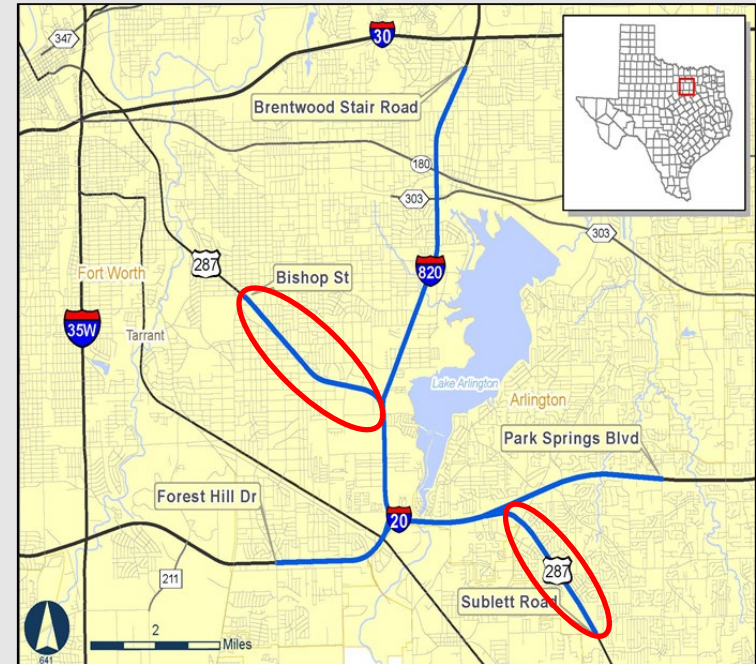






## ■ US 287 de Bishop Street a Sublett Road:

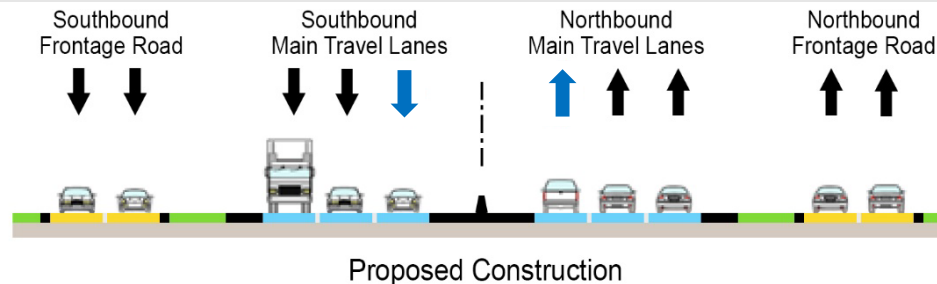
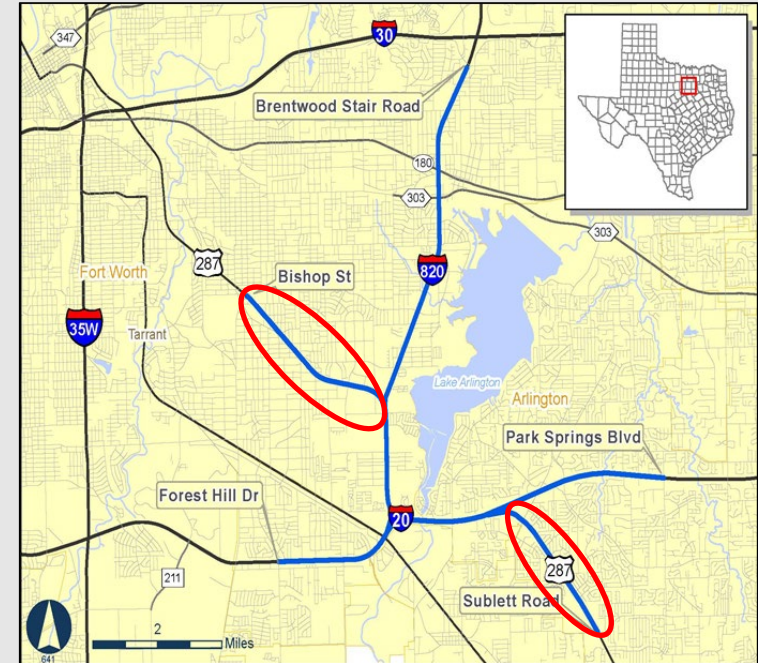
- 2 a 3 carriles de recorrido principales en cada dirección separados por una barrera de seguridad de concreto, una valla de protección de vigas metálicas, o mediana de zacate, con acotamientos interiores y exteriores.
- Carreteras de servicio discontinuas de 2 carriles





## ■ US 287 de Bishop Street a Sublett Road:

- Reconstruir y ampliar a 3 carriles principales en cada dirección.
- Se añaden carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida.
- Carreteras de servicio que se reconstruirán y ensancharán a 2 a 3 carriles en cada dirección.



- El proyecto proporcionaría alojamiento para bicicletas y peatones a lo largo de todo el corredor, incluyendo:
  - Sendero de uso compartido de 10 pies de ancho en un lado del corredor del proyecto y una banqueta de 6 pies de ancho en el otro lado del corredor.
  - Los intercambios cruzados reconstruidos incluirían banquetas compatibles con el Acto de Americans with Disabilities (ADA) y alojamientos para bicicletas (como carriles de bicicletas o senderos de uso compartido).
  - Cada intersección incluiría rampas accesibles para sillas de ruedas y pasos de peatones marcados.



# Cierre del puente peatonal



- Un puente peatonal esta ubicado al norte de Craig Street y ofrece acceso a través de los carriles de I-820.
- TxDOT llevó a cabo cuentas de peatones/ bicicletas en el puente peatonal existente de Craig Street, y el puente de Meadowbrook Drive.
- Sobre la base del estudio de las cuentas de peatones y bicicletas, el puente peatonal se retiraría como parte del proyecto propuesto.
- Se espera que los usuarios de bicicletas/peatones crucen I-820 utilizando la banqueta propuesta o el camino de uso compartido en los puentes de Craig Street y Meadowbrook Drive.

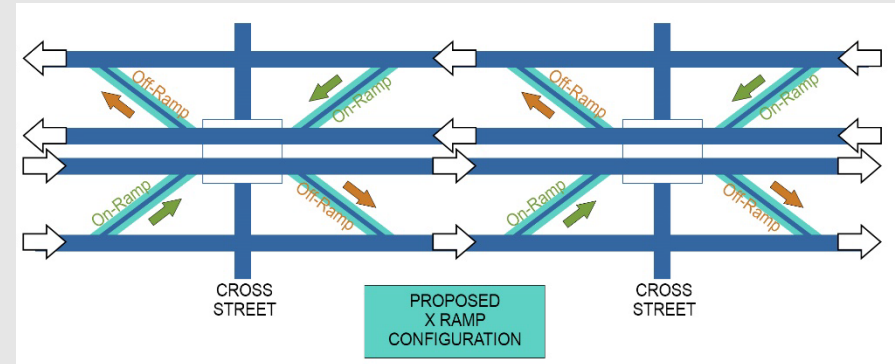
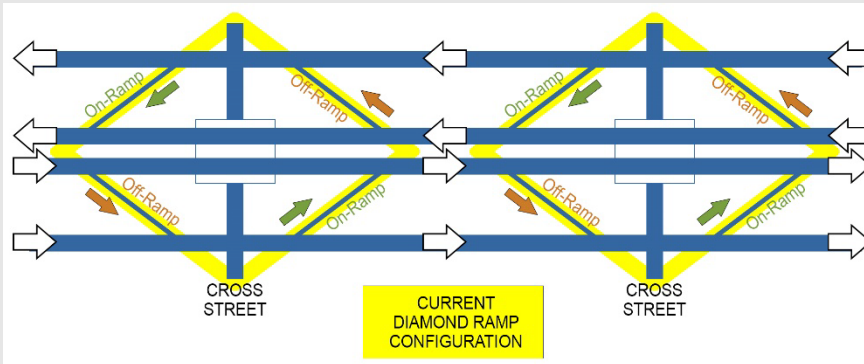




- Reconfiguración de rampas de salida/entrada existentes.
- Las actualizaciones de rampa requieren la denegación de acceso de propiedades privadas a la carretera de servicio y la remoción o reubicación de las entradas.
- Se anticipa que esto afecte al acceso directo a los carriles principales para las siguientes calles transversales:
  - Anglin Drive
  - Sun Valley Drive
  - Martin Street
  - Wilbarger Street
  - Ramey Street
  - Lancaster Avenue
  - Craig Street
  - Brentwood Stair Road



- Se ha mejorado el acceso y la movilidad al convertir las configuraciones de rampa "diamante" en configuraciones de rampa "X".
- Se anticipa que esto beneficie a las siguientes áreas:
  - Entre Green Oaks Boulevard y Kelly Elliot Road a lo largo del I-20.
  - Entre Wilbarger Street y Berry Street a lo largo del I-820 hacia el sur.
  - Entre Ramey Ave. y Rosedale Street a lo largo del I-820
  - Entre Miller Avenue/Wilbarger Street y Village Creek Road a lo largo de US 287.
  - A lo largo de US 287 entre Little Road y Sublett Road.





- Se anticipan que los callejones cul-de-sac (calles sin salida) afectarán a las siguientes calles:
  - Bolen Road en Bowman Springs Road.
  - Forest Bend Drive en carreteras de servicio del I-20 hacia el este.
  - Dowdell Street and Childress Street en carreteras de servicio de US 287 en dirección sur/este.
  - Hillside Avenue terminaría en Pierce Avenue (y no se conectaría a las carreteras de servicio de US 287 hacia el sur).
  - Hart Street en las carreteras de servicio de I-820 hacia el sur.
  - Tension Avenue a las carreteras de servicio de I-820 (al sur de E. Lancaster Avenue).
  - Rich Street se propone ser un callejón sin salida al oeste de las carreteras de servicio de I-820 sin cul-de-sac proporcionado.
  - Mel Street en Craig Street.
  - Lambeth Lane en carreteras de servicio de I-820 hacia el norte (al norte de Meadowbrook Drive).



- Adición de jughandles para mantener el acceso entre Craig Street y las carreteras de servicio del I-820.







- Realineación de Anglin Drive en I-20.





## ■ Carreteras de servicio adicionales:

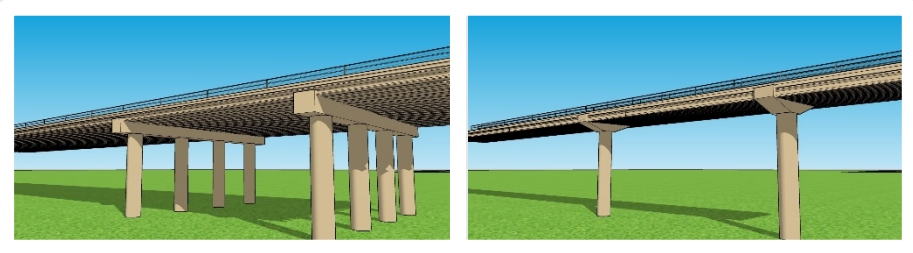
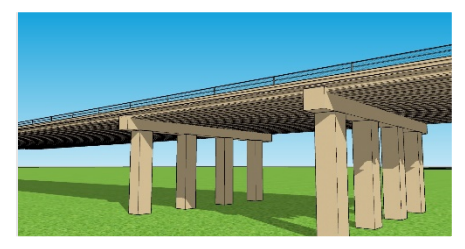
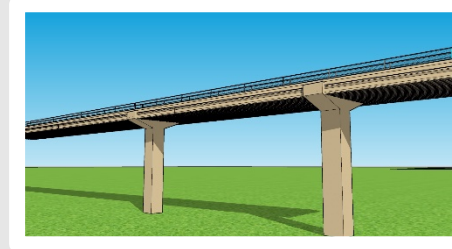
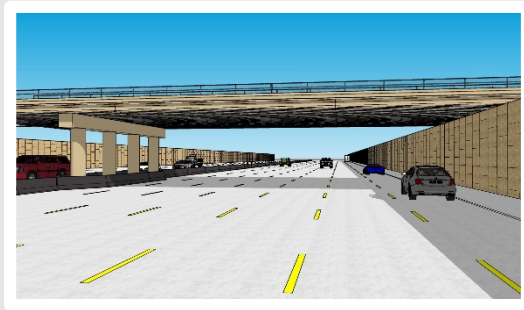
- Carreteras de servicio del I-20 en dirección hacia el este entre Forest Hill Drive y Anglin Drive.
- Carreteras de servicio del I-20 sobre Union Pacific Railroad.
- Carreteras de servicio del I-20 entre Green Oaks Boulevard y Kelly Elliott Road en un puente sobre Kee Branch.
- Carreteras de servicio del I-820 Frontage Roads entre Rosedale Street y Craig Street.
- Carreteras de servicio nuevas entre Carey Street en US 287 y Wilbarger Street en I-820.



- Modelo de visualización 3D:
  - Vista del plan de diseño del proyecto.
  - Exposiciones de intercambios y vecindades propuestas.
  - Vuelo animado.
  
- Disponible en:
  - TxDOT.gov, Búsqueda: Southeast Connector
  - Sitio web de la audiencia pública virtual:  
<https://maps.bgeinc.com/portal/apps/sites/#/southeastconnectorpublichearing>



- Durante la fase de diseño detallado del proyecto se desarrollará un Plan de Estética del Proyecto.
- TxDOT coordinará con las ciudades locales para proporcionar información sobre el Plan Estético.





- Alternativas del proyecto eliminadas:
  - Carriles gestionados.
  - Carriles exprés.
  - Carriles de colector-distribuidor (C-D) a lo largo del I-820.
  - Adición de carriles de uso general sin mejoramientos a las carreteras de servicio.



- El costo total estimado es de aproximadamente \$2 billones de dólares.
- El proyecto se financiaría con una combinación de fondos federales y estatales.
- TxDOT planea adquirir un contratista de diseño y construcción para reconstruir los corredores.
- Se espera que la construcción comience en 2021 y se complete en 2026.



- Se preparó una Evaluación Ambiental (EA) de conformidad con el National Environmental Policy Act, o NEPA.
- La documentación ambiental identifica los efectos sociales, económicos y ambientales del proyecto propuesto.

La revisión ambiental, consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo, o han sido, llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorándum de Entendimiento de fecha 9 de diciembre del 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.



## Recursos Ambientales Evaluados

- Calidad del aire
- Recursos Arqueológicos
- Recursos Biológicos
- Impactos de la comunidad
- Recursos históricos
- Materiales peligrosos
- Impactos indirectos y acumulativos
- Recursos de Sección 4(f)
- Ruido de tráfico
- Vegetación y vida silvestre
- Recursos Hídricos





- Se realizó el análisis del ruido del tráfico.
- El modelo considera:
  - Número, tipo y velocidad de los vehículos;
  - Alineación y grado de la carretera;
  - Cortes, rellenos y bermas naturales;
  - Sonido de características del terreno;
  - Ubicaciones de áreas de actividad que probablemente serian afectadas por el ruido de tráfico asociado.
- Se identificaron los impactos de ruido.
- Las medidas propuestas de reducción del ruido deben ser factibles y razonables para ser incorporadas dentro del proyecto.



## ■ Barreras de ruido propuestas:

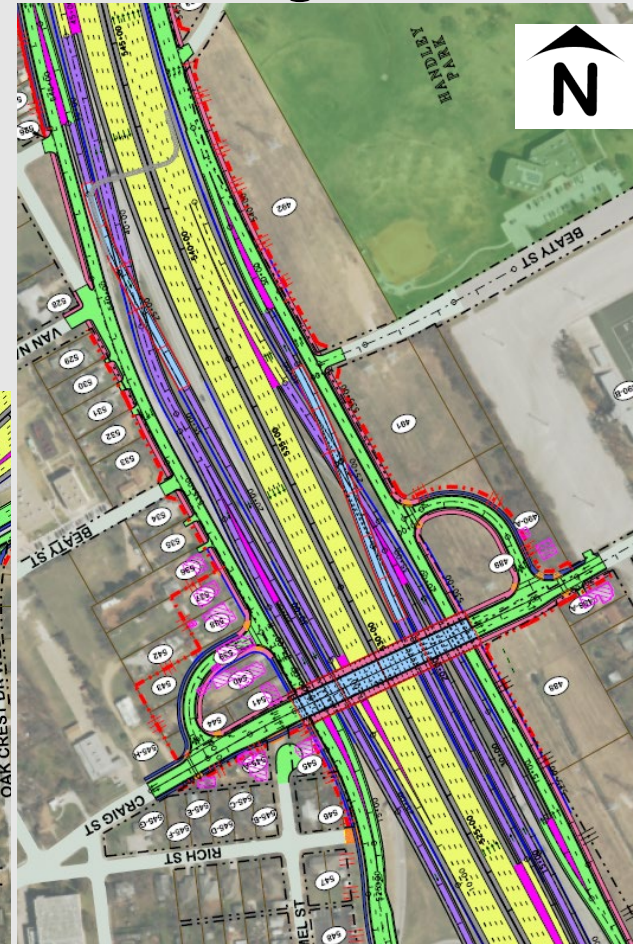


Barrera	Ubicación	Altura (pies)
1	I-20 hacia el oeste, al este de Evonshire Dr. a Forest Hill Dr.	10
2	I-20 hacia el este, entre Forest Hill Dr. y Anglin Dr.	8
3	I-20 hacia el oeste, de Village Creek a Bowman Springs Rd.	16
4	I-20 hacia el oeste, al este de Bowman Springs Rd. al este de Woodfield Dr.	10
5	I-20 hacia el este, al este de Bowman Springs Rd. a Overview Dr.	20
6	I-20 hacia el oeste, del oeste de Mandalay Dr. al este de Siera Ln.	10
7	I-20 hacia el oeste, del este de Green Oaks Blvd. al oeste de Kelly Elliot Rd.	10
8	I-20 hacia el oeste, de Kelly Elliot Rd. al oeste de Park Springs Blvd.	10
9	I-820 hacia el norte, de Big Fork Rd. a Martin St.	14
10	I-820 hacia el sur, de Meadowbrook Dr. al norte de Cravens Rd.	12
11	I-820 hacia el norte, del norte de Ellis Rd. al norte de Copperstone Dr.	16
12	US 287N hacia el sur, de Renaissance Dr. a Reed St.	14
13	US 287N hacia el norte, del sur de Wichita St. a Bishop St.	12
14	US 287N hacia el norte, del norte de Reed St. a Miller Ave.	12
15	US 287N hacia el sur, de Baylor St. a Wilbarger St.	8 - 12
16	US 287N hacia el sur, de Hillside Ave. a Wilhelm St. y de Edgewood Ter. a Village Creek Rd.	12
17	US 287N hacia el sur, de Wilhelm St. a Edgewood Ter. (a lo largo del derecho de paso en Village Creek Park)	10
18	US 287S hacia el norte, de Flintshire Court al sur de Little Rd.	12
19	US 287S hacia el norte, del sur de El Rancho Dr. al norte de Sagebrush Tr.	14
20	US 287S hacia el sur, del sur de Silkcrest Tr. al sur de Little Rd.	10
21	US 287S hacia el norte, del sur de Stagetrail Dr. a Hawkins Cemetery	10
22	US 287S hacia el norte, del sur de Longhorn Ln. al sur de Stagetrail Dr.	12

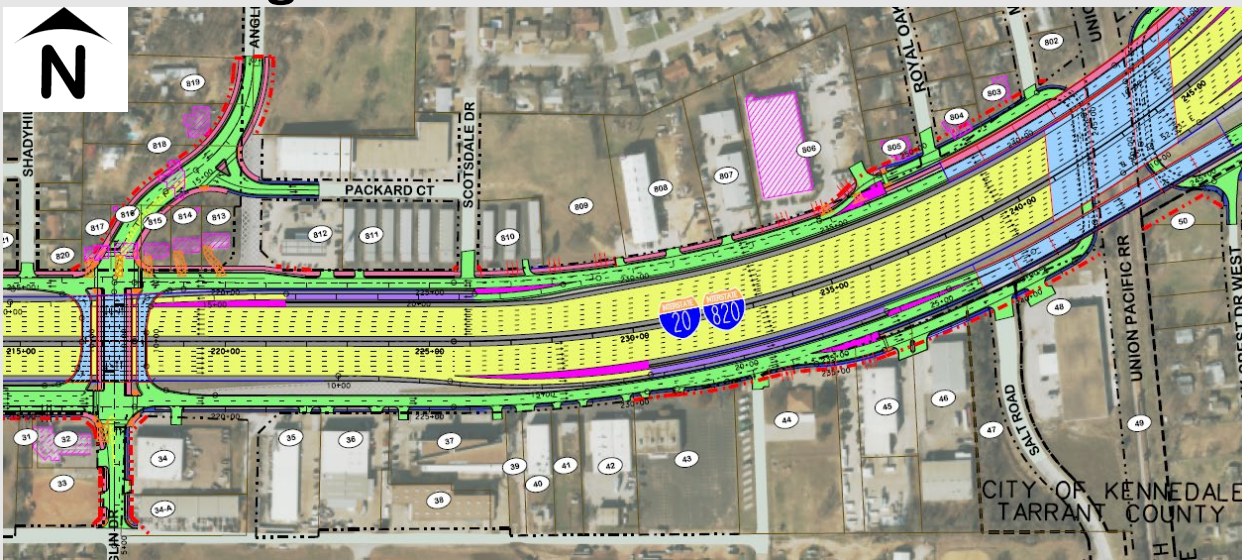


- 13 desplazamientos potenciales en Anglin Drive a Union Pacific Railroad.
- 11 desplazamientos potenciales en Craig Street.

## Craig Street



## Anglin Drive a Union Pacific Railroad



\*Desplazamientos mostrados con líneas rosa.



- La adición de caminos de uso compartido para ciclistas y banquetas para peatones aumentaría la movilidad para estos modos de viaje.
- Las mejoras propuestas a los puentes de Meadowbrook Drive y Craig Street, donde hay más tráfico peatonal, minimizarían el impacto adverso de la eliminación del puente de bicicleta/peatonal al norte de Craig Street.
- Múltiples eventos de divulgación y participación llevados a cabo para comprender mejor las comunidades afectadas.
- Se espera que la cohesión, la seguridad y el acceso comunitarios aumenten en general debido al proyecto propuesto.
- Tras la aplicación de medidas de minimización y mitigación, y considerando la aportación pública sobre el proyecto propuesto hasta el momento, no se espera que el proyecto propuesto resulte en impactos desproporcionadamente altos y adversos para las poblaciones de justicia ambiental.



- Propiedades Protegidas por Sección 4(f):
  - Parques de propiedad pública, importantes y accesibles, áreas recreativas y refugios de vida silvestre y aves acuáticas.
  - Importantes sitios históricos y arqueológicos, independientemente de si son de propiedad pública o privada.
- El proyecto propuesto no requeriría el uso de, ni menoscabaría sustancialmente los propósitos de cualquier propiedad protegida por Sección 4(f).



## ■ Arqueología

- Los análisis de los arqueólogos de TxDOT indicaron que no es necesario hacer investigaciones de campo.

## ■ Propiedades históricas

- Encuestas realizadas en 2004 y 2020.
- Dos listados del Registro Nacional de Lugares Históricos ubicados cerca del proyecto:
  - Carver Heights Historic District
  - Hawkins Cemetery
- Se anticipa que la construcción propuesta no tendría ningún efecto adverso en ninguna propiedad histórica.



## Aguas de los EE.UU.

- El proyecto propuesto cruza 19 arroyos y dos humedales.
- Se requiere permiso nacional 14 (proyectos de transporte lineal).
- No se anticipa ninguna notificación previa a la construcción (PCN) a la USACE.

## Llanuras de inundación

- Partes del proyecto están dentro de la llanura de inundación de 100 años.
- El diseño hidráulico de este proyecto estaría de acuerdo con las políticas, leyes, regulaciones y estándares actuales de diseño de FHWA, TxDOT y locales.

## Calidad del aire

- El proyecto se encuentra en zonas graves y marginales de no logro por los NAAQS de 2008 y 2015.
- Se aplican las normas de conformidad del transporte.

## Materiales peligrosos

- Se determinó que 7 sitios eran de riesgo ambiental moderado o alto para el proyecto.
- Se realizará una evaluación adicional del impacto de los materiales peligrosos para determinar la necesidad de realizar investigaciones adicionales.

## Impactos de la vegetación

- 7 acres de Bosque y Bosque Cross Timbers
- 0,3 acres de pradera perturbada
- 8,8 acres de Riparian
- 752.5 acres urbanas
- 1,1 acres de aguas abiertas

**Conclusión: Estudios, análisis y evaluación del proyecto propuesto no indican impactos significativos.**



## ■ Coordinación de agencia completada

- La consulta tribal con tribus federales reconocidas a nivel federal se inició el 6 de enero del 2017 y de nuevo el 31 de mayo del 2019.
- La coordinación con Texas Parks and Wildlife (TPWD) se inició el 18 de julio del 2019 y se completó el 9 de agosto del 2019.

## ■ Coordinación de la Agencia en curso

- Texas Historical Commission (THC)
- Federal Highway Administration (FHWA)
- Texas Commission on Environmental Quality (TCEQ)







Evento	Fecha
Reunión del Grupo de Trabajo Técnico #1	6 de junio del 2017
Reunión del Grupo de Trabajo Técnico #2	20 de junio del 2018
Reunión de la ciudad de Forest Hill	26 de junio del 2018
Reunión pública	19 de julio del 2018
Reunión del ayuntamiento #1	16 de agosto del 2018
Reunión de la ciudad de Arlington	20 de junio del 2018
Reunión Comunitaria	15 de septiembre del 2018
Reunión de Lions Club de la ciudad de Fort Worth	30 de octubre del 2018
Reunión del ayuntamiento #2	8 de noviembre del 2018
Reunión del Grupo de Trabajo Técnico #3	21 de febrero del 2019
Reunión de las ciudades de Forest Hill y Kennedale	17 de julio del 2019
Reunión de la ciudad de Fort Worth	30 de julio del 2019
Reunión de Coordinación de Diseño de Ciclistas y Peatones	30 de julio del 2019
Reunión del Ayuntamiento de Forest Hill	10 de diciembre del 2019
Reunión de Village Creek Neighborhood Association (VCNA)	11 de febrero del 2020



- Se necesita el Derecho de Vía Propuesto y la denegación de acceso:
  - 22,6 acres de derecho de vía propuesto
  - 3.3 acres de servidumbres permanentes
- Como resultado del proyecto propuesto ocurrirían 23 desplazamientos residenciales.
- Como resultado del proyecto propuesto ocurrirían 19 desplazamientos comerciales.



- Ley Uniforme de Asistencia de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970:
  - Ley aprobada en 1970 que fue diseñada para asegurar que cualquier persona que posea la propiedad necesaria para un propósito público sería tratada de manera justa.
  - La ley establece directrices para la adquisición de propiedades y la reubicación de personas y empresas desplazadas.
- Es la política del Departamento de Transporte de Texas que a las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les negarán los beneficios excluidos de la participación o de otra manera sean objeto de discriminación basada en los motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional.



- A cada propietario de la propiedad afectada se le ofrece “compensación justa” por la propiedad necesaria para el proyecto.
- Para llegar a este valor, se contrata a tasadores independientes para preparar evaluaciones detalladas y establecer valor.
- Una oferta escrita a los propietarios se hace basado en el valor determinado en las evaluaciones.
- Los propietarios tienen un mínimo de 30 días para considerar la oferta.

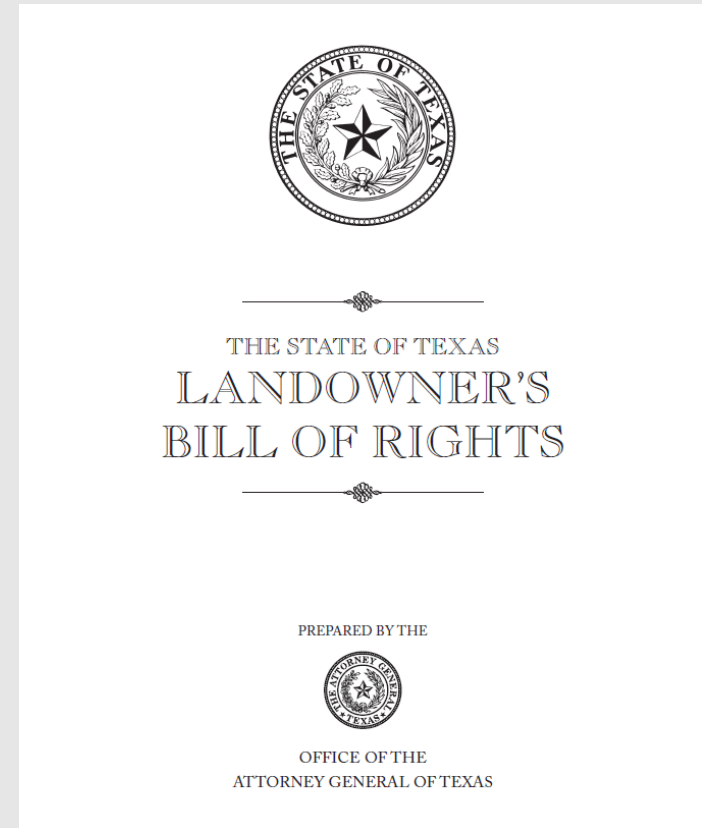


- La adquisición avanzada es la capacidad de TxDOT para comprar legalmente el derecho de paso, antes de la autorización ambiental o antes de que se tome la determinación de que la propiedad es necesaria.
- Para este proyecto se ha utilizado la adquisición avanzada.



- Folletos del derecho de paso:
  - Disponible poniéndose en contacto con nuestra oficina.
  - Disponible en el sitio web de TxDOT, bajo “Forms & Publications”.

<https://www.txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/consultants-contractors/publications/row.html>



# Cómo enviar sus comentarios



## Comentario verbal:

Llame al (817) 887-6150 y deje un mensaje de voz.

Email: [SoutheastConnector@txdot.gov](mailto:SoutheastConnector@txdot.gov)

Correo: TxDOT Fort Worth District Office  
Attn: Loyl C. Bussell, P.E.  
2501 SW Loop 820  
Fort Worth, Texas 76133

Todos los comentarios deben ser recibidos en o antes:  
**22 de junio del 2020**

## Sitio web de la audiencia pública virtual:

<https://maps.bgeinc.com/portal/apps/sites/#/southeastconnectorpublichearing>

## Enviar en línea:

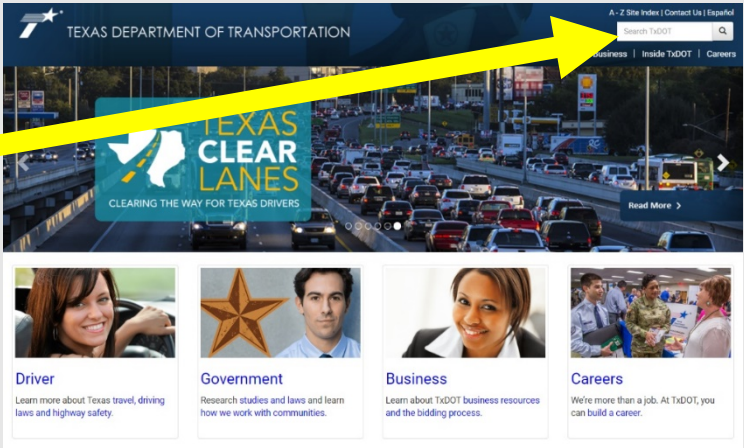
Visit [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov)

En el cuadro de búsqueda, escriba:



Seleccione “Virtual Public Hearing and Draft Environmental Assesment Available for Public Review – Southeast Connector”

Luego haga clic en:





- Finaliza el período de comentarios públicos – 22 de junio de 2020
- Diseño preliminar aprobado – Verano 2020
- Reporte de documentación de audiencia pública - Verano 2020
- Decisión Ambiental – Verano 2020
- Construcción prevista para comenzar – Invierno 2021
- Construcción prevista para completarse – Invierno 2026





- El público puede llamar al personal del proyecto durante el horario regular de oficina o mandar correo electrónico para hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto.

TxDOT Project Manager: Curtis Loftis, P.E.

Phone: (817) 370-6807

Email: [SoutheastConnector@txdot.gov](mailto:SoutheastConnector@txdot.gov)



**¡Gracias por mirar!**