

FINAL 5-29-2020

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

CSJs: 0008-13-125, etc.

Condado de Tarrant

Jueves, 4 de junio; 6:00 PM

Ricardo Gonzalez, PE

DIPOSITIVA 1 – Diapositiva de título

Bienvenido a la audiencia pública virtual de Southeast Connector. El Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT, está proponiendo reconstruir y ampliar I-20, I-820 y US 287 entre las ciudades de Arlington, Forest Hill, Fort Worth y Kennedale en el sureste del Condado de Tarrant, Texas.

Gracias por acompañarnos. Mi nombre es Ricardo González y sirvo como Director de Planificación y Desarrollo de Transporte para el Distrito de TxDOT Fort Worth.

Debido al brote de COVID-19, TxDOT está organizando esta audiencia pública virtual en lugar de una audiencia pública tradicional en persona. Esta presentación pregrabada mostrará la misma información que hubiera sido presentada durante la audiencia en persona.

Estamos agradecidos por su interés en el proyecto de Southeast Connector y cada uno de ustedes esta bienvenido a proporcionar comentarios, preguntas y preocupaciones sobre el proyecto, después de esta presentación.

DIAPOSITIVA 2 – Seguridad y End the Streak

Antes de comenzar la audiencia, me gustaría tomar un minuto para mencionar la campaña End the Streak de TxDOT. El 7 de noviembre del año 2000 fue el último día sin muertes en carreteras en Texas. Eso significa que, por 19 años seguidos, al menos una persona ha muerto cada día en las carreteras de Texas. Esta es una racha que queremos romper. Los Tejanos pueden ayudarnos a ponerles un fin a los accidentes fatales con algunos hábitos de conducción simples, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, conducir a el límite de velocidad, guardar el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas. ¡Vamos a "Terminar la racha" juntos!

DIAPOSITIVA 3 – Agenda de la audiencia pública

Esta presentación comenzará discutiendo cómo hacer un comentario sobre el proyecto propuesto, ya que esto será un poco diferente a una audiencia pública típica en persona. Entraremos a una presentación detallada sobre la ubicación y las características de diseño para el proyecto propuesto. Continuando, revisaremos los efectos ambientales previstos relacionados a el proyecto. Seguiremos con una explicación sobre la adquisición del derecho de vía y hablaremos sobre el Programa de Asistencia de Adquisición y Reubicación del Derecho de Vía del Estado con referencia al proyecto.

Si aún no ha tenido la oportunidad, revise la información del proyecto, incluyendo el Borrador de Evaluación Ambiental, Reportes Técnicos Ambientales, diapositivas de presentación de la audiencia pública y mapas y dibujos que muestran el diseño del proyecto propuesto. Los materiales de la audiencia pública virtual están disponibles en línea en www.txdot.gov, mediante la búsqueda de las palabras clave: "Southeast Connector".

También queremos darle las gracias a todo el personal del proyecto y a los funcionarios locales y públicos que hicieron posible este proyecto y presentación. Y gracias a todos

los que están participando viendo esta presentación, su participación y apoyo son muy valorados.

DIAPOSITIVA 4 – Propósito de la audiencia pública

Esta audiencia ha sido convocada por del Distrito de TxDOT Fort Worth y se está llevando a cabo para recibir comentarios del público con respecto al proyecto de Southeast Connector. Todos los comentarios recibidos como resultado de esta audiencia serán considerados durante el desarrollo futuro del proyecto.

Muchos de ustedes pueden haber asistido a audiencias públicas previas realizadas por TxDOT. Sin embargo, me gustaría explicar cómo se llevará a cabo esta audiencia pública virtual.

Al igual que una audiencia pública en persona, esta audiencia pública tiene cuatro propósitos esenciales:

- Informar al público del estado de planificación del proyecto y presentar las recomendaciones basadas en estudios realizados hasta la fecha.
- Describir el proyecto para que los participantes puedan determinar el potencial del proyecto que podría afectar sus vidas y propiedades.
- Darle al público la oportunidad de proporcionar sus comentarios y aportaciones sobre el proyecto antes de que se tomen las decisiones finales de ubicación y diseño. Sin embargo, debido al formato virtual, el proceso de dejar comentarios puede ser un poco diferente a lo que está acostumbrado. Daremos una explicación detallada de las formas de proporcionar información sobre el proyecto en breve.
- Y, por último, desarrollar un registro de opiniones públicas y participación para acompañar las recomendaciones para cualquier decisión.

Esta audiencia pública se lleva a cabo de conformidad con las leyes federales y estatales. Para el registro oficial, se hará una transcripción de esta audiencia.

DIAPOSITIVA 5 –Comentarios públicos

FINAL 5-29-2020

TxDOT se compromete a continuar sus esfuerzos para obtener comentarios públicos sobre este proyecto. Entendemos que este formato de audiencia pública virtual es un poco diferente, así que tomemos unos minutos para explicar el proceso de comentarios - que es la parte más importante de esta presentación.

El Distrito de TxDOT Fort Worth está pidiendo al público que proporcione sus comentarios de las siguientes maneras:

1. Para hacer un comentario verbal: Llame al (817) 887-6150 y deje un mensaje de voz cuando se le solicite. Por favor, limite su mensaje de voz a un máximo de tres minutos. Esta opción estará disponible a partir del 4 de junio del 2020 a las 6 p.m. y continuará hasta el 22 de junio del 2020 a las 5 p.m. Sus comentarios verbales serán registrados e incluidos en la documentación de la audiencia pública.
2. Puede enviar sus comentarios por correo electrónico a: SoutheastConnector@txdot.gov.
3. Envíe sus comentarios a Loyl C. Bussell, P.E., District Engineer, TxDOT Fort Worth, 2501 SW Loop 820, Fort Worth, TX 76133.
4. Además, puede enviar sus comentarios en línea:
 - a. Visite www.txdot.gov.
 - b. En el cuadro "Search TxDOT" en la esquina superior derecha de la página de internet, escriba el término de búsqueda: Southeast Connector.
 - c. Seleccione la página web de audiencia pública virtual, luego haga clic en el botón "Submit Your Comment" en la parte superior derecha de la página o haga clic en el enlace de correo electrónico en la parte inferior de la página.

En caso de que el sitio web de TxDOT.gov no esté disponible, por favor utilice el enlace que se muestra aquí como el sitio web alternativo del proyecto para acceder a la información del proyecto y para enviar sus comentarios en línea.

Comentarios deben recibirse el 22 de junio del 2020 o antes para ser incluidos en el reporte de resumen de la audiencia pública virtual. También puede enviar una combinación de comentarios verbales y escritos.

Como se mencionó anteriormente, la información del proyecto, incluyendo el borrador de evaluación ambiental, los reportes técnicos ambientales, las diapositivas de presentación

FINAL 5-29-2020

de la audiencia pública y los mapas y dibujos que muestran el diseño del proyecto propuesto están actualmente disponibles en TxDOT.gov.

Después de esta audiencia, el Distrito de Fort Worth procederá con la preparación de la documentación ambiental final. Sus declaraciones y comentarios se incluirán en el informe de resumen de la audiencia pública virtual. A cada comentario se le dará consideración completa en la preparación de la evaluación ambiental final y las recomendaciones de diseño para el proyecto de Southeast Connector.

DIAPOSITIVA 6 – Socios/Relaciones de Proyectos

Antes de explicar los detalles del proyecto, el Distrito de Fort Worth también desea reconocer y agradecer a nuestros socios del proyecto que tienen o participarán en el desarrollo de este proyecto, incluyendo:

- Administración Federal de Transito y Autopistas, también conocida como FHWA
- North Central Texas Council of Governments, también conocido como NCTCOG
- Ciudad de Fort Worth
- Ciudad de Forest Hill
- Ciudad de Arlington
- Ciudad de Kennedale
- Condado de Tarrant
- Trinity Metro

Ahora presentaré a Oscar Sandate, el Consultor Especialista de Participación Pública, que ha estado ayudando a TxDOT con el desarrollo de esta audiencia pública virtual.

Oscar Sandate, BGE Inc.

DIAPOSITIVA 7 – Ubicación del proyecto

Gracias, Ricardo.

FINAL 5-29-2020

El Distrito de TxDOT Fort Worth propone la reconstrucción y ampliación del I-20, I-820 y US 287 dentro de las ciudades de Arlington, Forest Hill, Fort Worth y Kennedale en el sureste del condado de Tarrant. Los límites de los mejoramientos propuestos incluyen el I-20 de Forest Hill Drive a Park Springs Boulevard, I-820 desde I-20 hasta Brentwood Stair Road y US 287 desde Bishop Street hasta Sublett Road. La longitud total del proyecto es aproximadamente 16 millas.

Los mejoramientos propuestos reconstruirían y ampliarían los carriles principales a lo largo del I-20, I-820 y US 287 dentro del área del proyecto. Además, se construirían sistemas de carreteras de servicio en varios lugares, y se proporcionarían alojamientos para bicicletas y peatones en todas las instalaciones.

DIPOSITIVA 8–Propósito y necesidad

Este proyecto es necesario porque la capacidad del I-20, I-820 y US 287 dentro de los límites del proyecto es inadecuada para satisfacer los volúmenes de tráfico actuales y futuros, resultando en congestión, movilidad reducida y un nivel de servicio inaceptable dentro de estos límites del proyecto; la conectividad del I-20, I-820 y US 287 con los sistemas de transporte locales existentes es ineficiente, resultando en movilidad reducida; y actualmente no hay instalaciones para peatones o bicicletas dentro o a lo largo de las carreteras de servicio y no hay conexión con los senderos o instalaciones municipales de bicicletas, lo que resulta en la falta de conectividad.

El objetivo del proyecto propuesto es reducir la congestión del tráfico y mejorar la movilidad en las carreteras del I-20, I-820 y US 287 dentro de los límites del proyecto; mejorar la movilidad y la conectividad de las carreteras I-20, I-820 y US 287 con los sistemas de transporte locales existentes; y proporcionar instalaciones para peatones/bicicletas dentro o a lo largo de las carreteras de servicio y la conexión con los senderos o instalaciones municipales existentes.

Las siguientes diapositivas discutirán la carretera existente, así como los mejoramientos propuestos en el proyecto, comenzando con I-20.

DIPOSITIVA 9– Instalación existente I-20

FINAL 5-29-2020

La carretera I-20 existente desde Forest Hill Drive hasta Park Springs Boulevard se compone de cuatro a cinco carriles principales de 12 pies de ancho en cada dirección separados por una barrera de seguridad de concreto o una valla de protección de vigas metálicas, ubicadas a lo largo de la línea central del I-20. La carretera también incluye acotamientos adyacentes a la izquierda y a la derecha de 10 pies de ancho. En lugares limitados a lo largo del I-20, una mediana de zacate se encuentra a ambos lados de la barrera, entre la barrera y el acotamiento. Además, existen carriles auxiliares de 12 pies de ancho entre las rampas de entrada y salida en varios lugares del I-20. Un carril auxiliar es el carril adicional construido entre rampas de entrada y salida que permite a los conductores una forma segura de confluir con el tráfico, al mismo tiempo evitando los embotellamientos causados por los conductores que intentan entrar o salir de la autopista.

Existen dos intercambios principales dentro de la red de carreteras: el intercambio I-20/I-820 y el intercambio I-20/US 287.

A lo largo del I-20, existen carreteras de servicio de dos a tres carriles discontinuados en cada dirección y están compuestas de carriles de 12 pies de ancho.

DIAPOSITIVA 10 – Instalación propuesta- I-20

A lo largo de la carretera I-20, de Forest Hill Drive hacia el este hasta el intercambio de I-20/I-820, los carriles existentes principales del I-20 serían reconstruidos y ampliados a seis carriles principales de 12 pies de ancho en cada dirección con acotamientos interiores adyacentes de 10 pies de ancho y acotamientos exteriores de 12 pies de ancho, se agregarían carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida para permitir un eficiente flujo vehicular

Las carreteras de servicio del I-20 serían reconstruidas y ampliadas de dos carriles a cuatro carriles en cada dirección. Carreteras de servicio nuevas se construirían encima del Union Pacific Railroad, y una nueva carretera de servicio en dirección este se construiría de Forest Hill Drive hacia el este hasta Anglin Drive. El diseño propuesto proporcionaría carreteras de servicio continuas de Forest Hill Drive hacia el este hasta el intercambio de I-20/I-820.

DIAPOSITIVA 11 – Instalación propuesta- I-20

FINAL 5-29-2020

A lo largo del I-20, del I-820 hacia el este hasta US 287, los carriles principales existentes del I-20 y los intercambios de I-20/I-820 e I-20/US 287 se reconstruirían para proporcionar cinco carriles principales para I-20 de 12 pies de ancho en cada dirección. La carretera I-20 incluiría un sistema adyacente de carreteras de colector-distribuidor de cuatro carriles instalados en cada dirección y estarían localizadas entre los carriles principales de viaje y las carreteras de servicio. Las carreteras de colector-distribuidor servirán para acarrear el tráfico que utiliza las rampas de entrada en lugares que están estrechamente espaciadas y lo distribuyen a una instalación más allá de las áreas congestionadas. Estos carriles colectores-distribuidores separarían los movimientos vehiculares y reducirían la mezcla de tráfico que además se hubiera creído entre los vehículos que viajan a y desde US 287 con los vehículos que viajan a lo largo de I-20.

Las carreteras de servicio del I-20 existentes se reconstruirían y ensancharían entre dos a cuatro carriles continuos de 12 pies de ancho en cada dirección.

DIAPOSITIVA 12 – Instalación propuesta- I-20

A lo largo del I-20, del intercambio I-20/US 287 hacia el este hasta Park Springs Boulevard, los carriles principales del I-20 existentes serían reconstruidos y ampliados a cinco carriles de 12 pies en cada dirección con carriles auxiliares agregados entre las rampas de entrada y salida.

Las carreteras de servicio existentes del I-20 se reconstruirían y ensancharían a dos a cuatro carriles de 12 pies de ancho en cada dirección. Nuevas carreteras de servicio se construirían entre Green Oaks Boulevard a Kelly Elliott Road.

DIAPOSITIVA 13– Instalación existente - I-820

La carretera I-820 existente desde I-20 hacia el norte hasta el intercambio I-820/US 287 es una carretera de cuatro carriles en cada dirección separada por una barrera de seguridad de concreto o una valla de protección de vigas metálicas, situada a lo largo de la línea central de I-820, y compuesta por carriles principales de 12 pies de ancho y acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho. Existen dos carriles de servicio continuos a lo largo del I-820 de 12 pies de ancho en cada dirección del I-20 hasta el intercambiado del I-820/US 287.

FINAL 5-29-2020

Existen dos intercambios principales dentro de la red de carreteras de I-820: el intercambio I-20/I-820 y el intercambio I-820/US 287. Las conexiones directas dentro de los intercambios normalmente contienen un carril de 14 pies o dos carriles de 12 pies, dependiendo de la ubicación.

DIAPOSITIVA 14 – Instalación propuesta- I-820

A lo largo del I-820, desde el I-20 hacia el norte hasta US 287, los carriles principales existentes del I-820 se reconstruirían a siete carriles de 12 pies de ancho en cada dirección. Esta reconstrucción permitiría que los vehículos entren y salgan del US 287 hacia y del I-820 en el lado derecho del corredor del I-820 en ambas direcciones. Esto ayudaría a eliminar el flujo congestionado de carriles principales que existe actualmente entre los vehículos viajando a lo largo del I-820 y US 287 con el sistema de acceso de rampa a la izquierda.

Las carreteras de servicio existentes se reconstruirían y ensancharían de a dos a cuatro carriles continuos de 12 pies de ancho en cada dirección.

DIAPOSITIVA 15– Instalación existente - I-820

Generalmente, el I-820 desde el intercambio de I-820/US 287 hacia el norte hasta Craig Street es una carretera de dos carriles en cada dirección compuesta por carriles principales de 12 pies de ancho separados por una mediana de zacate de 40 a 44 pies de ancho con un sistema de barrera de cable situado adyacente a los carriles hacia el sur. Los acotamientos del I-820 dentro de este pasillo incluyen acotamientos interiores de cuatro a 6 pies de ancho y acotamientos exteriores de cuatro a 10 pies. El I-820 de Craig Street hacia el norte hasta Brentwood Stair Road hace la transición a tres carriles en cada dirección separados por una mediana de concreto de 28 pies separada por una barrera de seguridad de concreto o una valla de protección de vigas metálicas situada a lo largo de la línea central de I-820. Además, existen carriles auxiliares de 12 pies de ancho en varios lugares del I-820 entre las rampas de entrada y salida.

Las carreteras de servicio entre el intercambio I-820/US 287 hacia el norte hasta Brentwood Stair Road son discontinuas. Típicamente, las carreteras de servicio en estas ubicaciones tienen banquetas y son compuestas de dos carriles de 12 pies en cada

dirección con dos pies de ancho en los acotamientos interiores y 6 pies de ancho en los acotamientos exteriores.

DIAPOSITIVA 16 – Instalación propuesta- I-820

A lo largo del I-820, desde el US 287 hacia el norte hasta Meadowbrook Drive, los carriles principales existentes del I-820 se reconstruirían a cuatro carriles de 12 pies de ancho en cada dirección con carriles auxiliares entre las rampas de entrada y salida.

Las carreteras de servicio serían reconstruidas y ampliadas de a dos a tres carriles continuos de 12 pies de ancho en cada dirección. Nuevas carreteras de servicio se construirían desde Rosedale Street hacia el norte hasta Craig Street, y desde Carey Street en US 287, hacia el norte hasta Wilbarger Street en el I-820 para proporcionar un sistema continuo de carreteras de servicio.

A lo largo del I-820, al norte de Meadowbrook Drive, los mejoramientos operativos incluyen modificaciones de rampas hacia y desde Meadowbrook Drive y Brentwood Stair Road y mejorarían la manera actual en que se mezcla el tráfico entre las rampas que están estrechamente espaciadas.

DIAPOSITIVA 17– Instalación existente - US 287

La carretera existente de US 287 desde Bishop Street hacia el sur hasta el intercambio de I-820/US 287 es una carretera de tres carriles en cada dirección separada por una barrera de seguridad de concreto o una valla de protección de vigas metálicas y compuesta por carriles principales de 12 pies de ancho y acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho.

Las carreteras de servicio son discontinuas en el intercambio de Miller Avenue/Wilbarger Street y entre Wilbarger Street en I-820, y Carey Street en US 287. Las carreteras de servicio tienen baquetas y son compuestas de dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección con acotamientos interiores de dos pies de ancho y acotamientos exteriores de 6 pies de ancho.

La carretera existente de US 287 desde el intercambio de I-20/US 287 hacia el sur hasta Sublett Road es una carretera de dos carriles en cada dirección, compuesta por carriles

principales de 12 pies de ancho con un acotamiento interior de 6 pies de ancho y un acotamiento exterior de 10 pies de ancho. Los carriles de viaje principales hacia el norte y hacia el sur están separados por una mediana de zacate de aproximadamente 60 pies de ancho que contiene una barrera de seguridad de concreto situada directamente adyacente a los carriles principales de US 287 hacia el sur.

Carreteras de servicio de dos carriles existen en US 287 en cada dirección desde el I-20 hacia el sur hasta Sublett Road. La carretera de servicio de US 287 hacia el norte es discontinua en Little Road. Las carreteras de servicio son compuestas de dos carriles de 12 pies de ancho con un acotamiento interior de dos pies de ancho y un acotamiento exterior de 6 pies de ancho.

DIAPOSITIVA 18 – Instalación propuesta- EE.UU. 287

A lo largo del US 287 desde Bishop Street hasta el I-820, el proyecto reconstruiría US 287 con tres carriles principales de 12 pies de ancho en cada dirección con carriles auxiliares de 12 pies de ancho entre las rampas de entrada y salida. Las carreteras de servicio existentes se reconstruirían con dos o tres carriles de 12 pies de ancho en cada dirección.

A lo largo del US 287 desde el I-20 hasta Sublett Road, el proyecto ensancharía los carriles principales existentes a tres carriles de 12 pies de ancho en cada dirección con carriles auxiliares de 12 pies de ancho entre las rampas con el Intercambio de I-20/US 287. Las carreteras de servicio serían reconstruidas de a dos a tres carriles de 12 pies de ancho en cada dirección.

DIAPOSITIVA 19 – Alojamiento para bicicletas y peatones

Actualmente, banquetas limitadas existen adyacentes a las carreteras de servicio a lo largo del corredor del proyecto y son principalmente confinadas solamente a las carreteras de servicio que contienen tráfico de alto volumen y a las intersecciones de calles peatonales, así como, un puente peatonal y ciclista ubicado sobre los carriles principales de viaje de I-820 al norte de Craig Street. Carriles de bicicleta también no existen dentro del corredor.

FINAL 5-29-2020

El proyecto propuesto proporcionaría un sendero de uso compartido de 10 pies de ancho, para bicicletas y peatones, en un lado del corredor del proyecto y una banqueta de 6 pies de ancho para los peatones al otro lado del corredor. Estas instalaciones estarían ubicadas junto a las carreteras de servicio y serían compatibles con el Acto de Americans with Disabilities o ADA. Para los usuarios sin vehículos que deseen viajar a lo largo de los pasillos del proyecto, los peatones se alojarían en ambos lados, mientras que los ciclistas se acomodarían en el lado del sendero. Las rampas adaptadas para sillas de ruedas compatibles con ADA se construirían a lo largo del proyecto. Los intercambios cruzados reconstruidos también incluirían banquetas compatibles con ADA, rampas accesibles para sillas de ruedas y pasos de peatones marcados. El proyecto propuesto cumpliría con TxDOT Guidelines Emphasizing Bicycle and Pedestrian Accommodations y US Department of Transportation Policy Statement on Bicycle and Pedestrian Accommodations, Regulations and Recommendations del 11 de marzo del 2010.

DIAPOSITIVA 20 – Cierre del puente peatonal

Un puente para bicicletas y peatones está ubicado al norte de Craig Street y ofrece acceso a través del I-820 para los usuarios que viajan desde el área de West Handley Elementary School en el lado oeste del I-820 hasta el área de Handley Park y Handley Meadowbrook Community Center en el lado este del I-820. Los usuarios del puente caminan a través de las carreteras de servicio existentes a ambos lados del I-820. Aunque esas carreteras de servicio llevan volúmenes bajos de tráfico que viajan a velocidades relativamente bajas, no hay señalización ni cruce peatonal protegido a través de las carreteras de servicio.

TxDOT llevó a cabo cuentas de peatones y bicicletas en el puente peatonal existente, Craig Street bridge y Meadowbrook Drive bridge. Las cuentas se llevaron a cabo en cuatro días durante las horas cuando el volumen de tráfico es más alto, tanto antes como después de que Fort Worth ISD reanudara el año escolar. Según a las cuentas, el puente Meadowbrook Drive fue cruzado por 373 usuarios, el puente Craig Street fue cruzado por 65 usuarios, y el puente peatonal existente fue cruzado por 27 usuarios durante el período de cuatro días. TxDOT asume que estas cuentas de viajes reflejan las preferencias de los usuarios de bicicletas y peatones que actualmente cruzan I-820.

FINAL 5-29-2020

Sobre la base del estudio de las cuentas de peatones y bicicletas, el puente peatonal existente se eliminaría como parte del proyecto propuesto, y esos usuarios de bicicletas y peatones serían acomodados mediante el uso de la banqueta propuesta o el camino de uso compartido que se instalaría en los puentes de Craig Street y Meadowbrook Drive para cruzar el I-820.

SLIDE 21 –Cambios de acceso: Rampas de salida y entrada

Además de la eliminación del puente peatonal al norte de Craig Street, hay varios otros cambios de acceso local para motociclistas propuestos como parte del proyecto. Los cambios de acceso propuestos que se están examinando se discuten en el borrador de evaluación ambiental y en los esquemas de diseño, ambos disponibles en el sitio web del proyecto para su revisión.

En las diapositivas siguientes se resumen los cambios de acceso propuestos.

Se reconfigurarían varias rampas de salida o de entrada existentes, incluida la eliminación de rampas en algunas áreas para cumplir con los criterios actuales de diseño de TxDOT. La reconfiguración de las rampas de salida o de entrada existentes alteraría el acceso vehicular para algunos negocios adyacentes y residentes a lo largo de las carreteras de servicio. El proyecto propuesto cambiaría la ubicación de rampas a lo largo de los corredores resultando en varias calles cruzadas perdiendo el acceso directo a los carriles principales del proyecto. Estas calles transversales tendrían las rampas de entrada y o salidas directas eliminadas y los automovilistas estarían obligados a viajar a través de intersecciones adicionales y señales de tráfico para acceder a y desde los carriles principales del proyecto. Se anticipa que 8 calles transversales estarían afectadas con el cambio del acceso directo al carril principal. Las actualizaciones de rampas también requerirían la negación de acceso de propiedades privadas hacia las carreteras de servicio y la remoción o reubicación de las entradas, cerca de ubicaciones donde las rampas nuevas se conectarían con las carreteras de servicio.

SLIDE 22 –Cambios de acceso: Configuración de rampas

FINAL 5-29-2020

Varias rampas serían rediseñadas de una configuración de diamante a un diseño "X" para mejorar el acceso y la movilidad entre los carriles principales y las carreteras de servicio y para aumentar el almacenamiento de vehículos en las señales de tráfico en las carreteras de servicio. Más almacenamiento de vehículos disminuiría la posibilidad de filas de vehículos en las rampas de salida y los carriles principales que es un problema de seguridad y operaciones de tráfico. Esto reduciría los retrasos y mejoraría los tiempos de respuesta de emergencias para los servicios comunitarios.

SLIDE 23 –Cambios de acceso: Cul-de-Sacs

Las calles sin salida y calles cerradas son necesarias en varios lugares porque las calles existentes no coincidirían con las elevaciones de las carreteras de servicio propuestas o estarían en conflicto con el control de los requisitos de acceso según TxDOTs Roadway Design Manual y Access Management Manual en cruces de rampa o intersecciones. Las calles sin salida cerrarían el acceso en un lado de la calle y las carreteras de servicio serían accedidas por un curso más indirecto. El diseño de calles sin salida acomodaría a camiones de bomberos y otros vehículos de emergencia. En esta diapositiva se muestran las calles sin salida y calles cerradas que se anticipan ser afectadas. Estas ubicaciones también se ilustran en los esquemas de diseño ubicados en el sitio web del proyecto.

Varias intersecciones en las calles transversales también se mejorarían como parte del proyecto propuesto. Se anticipa que esto aumente la movilidad en los corredores del proyecto.

En las siguientes diapositivas se analizan las áreas clave del proyecto propuesto en las que se esperarían cambios en el acceso y la movilidad.

SLIDE 24 –Cambios de acceso: Jughandles en Craig Street

Craig Street se propone ser puente sobre las carreteras de servicio de I-820 y los carriles principales para continuar proporcionando acceso local a través del I-820. La construcción de rampas esta propuesta para mantener el acceso entre Craig Street y las carreteras de servicio de I-820. El diseño de la configuración de las rampas es llamado jughandle y consiste en proporcionar conexiones bidireccionales de grado en cada lado

FINAL 5-29-2020

de las carreteras de servicio de I-820 hasta la cruzada al norte de Craig Street. Los jughandles podrían aumentar ligeramente el tiempo de viaje y la distancia para algunos automovilistas; sin embargo, se espera que la movilidad mejore el tráfico en Craig Street, ya que las intersecciones actuales controladas por paradas cambiarían a solo paradas-controladas para los jughandles. Los cambios de elevación en Craig Street requerirían la eliminación del acceso directo de Craig Street a Mel Street; sin embargo, este acceso seguiría estando disponible desde Putnam Street, un desvío de una cuadra. Los cambios de elevación también requerirán eliminar el acceso a Rich Street desde la carretera de servicio hacia el sur.

SLIDE 25 –Cambios de acceso: Anglin Drive

Anglin Drive, al norte del I-820, se realinearía y cambiaría aproximadamente 300 pies para eliminar el segmento existente de la carretera de servicio bidireccional y alinear Anglin Drive con el puente existente sobre I-20. La carretera bidireccional actual de servicio causa un posible problema de seguridad, ya que las carreteras de doble sentido son poco comunes para los conductores de las zonas urbanas. A pesar de que esta realineación de Anglin Drive resulta con varios desplazamientos, se anticipa que la accesibilidad y la movilidad en esta área será mejorada debido a la realineación para los automovilistas y los usuarios de bicicletas y peatones que utilizan Anglin Drive para viajar a través del I-20. También actualmente no hay carretera de servicio hacia el este entre Forest Hill Drive y Anglin Drive. Los mejoramientos propuestos incluirían la ampliación de la carretera de servicio del I-20 hacia el este entre estas dos intersecciones.

SLIDE 26 –Cambios de acceso: Frontage Roads

Una carretera de servicio del I-20 esta propuesta en dirección este que conectaría Forest Hill Drive a Hartman Road y Hartman Road a Anglin Drive, donde no existe carretera de servicio hoy en día.

El proyecto propuesto incluye la construcción de carreteras de servicio para I-20 sobre Union Pacific Railroad. Actualmente, Union Pacific Railroad actúa como una barrera entre las comunidades a ambos lados del ferrocarril. La construcción de carreteras de servicio continuas sobre el ferrocarril mejoraría el acceso local por manera de

FINAL 5-29-2020

proporcionando cruzadas sobre el ferrocarril donde actualmente no hay ninguno. Esto permitiría que nuevos modos de transporte, incluyendo peatones y bicicletas, cruzarían el ferrocarril de forma segura, aumentando así la cohesión y el acceso.

Carreteras de servicio con nueva ubicación se construirían a lo largo del I-20 entre Green Oaks Boulevard y Kelly Elliott Road. Esto también beneficiaría a el tráfico local junto con los usuarios de bicicletas y peatones que cruzan Knee Branch.

Nuevas carreteras de servicio se construirían a lo largo del I-820 desde Rosedale Street hacia el norte hasta Craig Street. Estas carreteras de servicio reemplazarían el sistema de colector-distribuidor existente y proporcionarían un mejor acceso a las propiedades adyacentes y minimizarían el mezclado de flujo vehicular existentes entre rampas.

Nuevas carreteras de servicio se proporcionarían entre Carey Street en US 287 y Wilbarger Street en I-820. Esto proporcionaría mejor circulación de viaje entre las carreteras de servicio del I-820 y US 287 y posible acceso para propiedades adyacentes.

DIAPOSITIVA 27 –Visualización 3D

Un modelo de visualización 3D ha sido preparado para ayudar al público entender las características del proyecto propuesto. El plan visual del diseño del proyecto, la exposición de los intercambios propuestos y vecindades, y un vuelo simulado por el área del proyecto están actualmente disponible en el sitio web de TxDOT buscando la palabra clave "Southeast Connector".

El video 3D también está disponible en el sitio web de la audiencia pública virtual que se muestra aquí.

DIAPOSITIVA 28 –Propuesta de Estética del Proyecto

Durante la fase detallada de diseño de la construcción de este proyecto se elaborará un Plan de Estética del Proyecto. El desarrollo del Plan de Estética incluirá la coordinación con las ciudades locales para su aporte en el plan. Esta diapositiva ilustra ejemplos de elementos estéticos incluidos en proyectos anteriores en el Distrito de Fort Worth que pueden incorporarse en el proyecto de Southeast Connector.

DIAPOSITIVA 29 –Alternativas al proyecto

FINAL 5-29-2020

Durante el diseño del proyecto y la revisión ambiental, se consideraron y eliminaron varias alternativas del proyecto. Esas alternativas incluían la adición de carriles gestionados, la adición de carriles exprés o la adición de carriles colector-distribuidor a lo largo del corredor del proyecto.

TxDOT también consideró añadir carriles de uso general para proporcionar la capacidad adicional necesaria al igual que el proyecto propuesto, excepto que esta alternativa no reconstruiría las carreteras de servicio ni añadiría instalaciones para bicicletas y peatones.

Puede encontrar información adicional sobre estas alternativas en el proyecto de evaluación ambiental disponible en el sitio web del proyecto para su revisión.

DIAPOSITIVA 30 –Costo del proyecto

El costo total estimado para el proyecto propuesto sería de aproximadamente \$2 billones. Se anticipa que el proyecto se financiará con una combinación de fondos federales y estatales.

TxDOT planea adquirir un contratista de diseño y construcción para reconstruir los corredores con construcción que se espera que comience en 2021 y se anticipa que esté terminado en 2026.

Ahora discutiremos una visión general de la evaluación ambiental para el proyecto propuesto Southeast Connector.

DIAPOSITIVA 31 – Revisión y aprobación del documento ambiental

Antes del 16 de diciembre del 2014, FHWA revisó y aprobó los documentos preparados bajo el National Environmental Policy Act, conocida como NEPA. Sin embargo, el 16 de diciembre del 2014, TxDOT asumió la responsabilidad de FHWA de revisar y aprobar ciertos documentos ambientales asignados de la NEPA. El Memorandum of Understanding entre TxDOT y FHWA se actualizó el 9 de diciembre del 2019.

Se han realizado informes técnicos ambientales para el proyecto propuesto de Southeast Connector para apoyar la Evaluación Ambiental de acuerdo con NEPA. Los análisis

ambientales son necesarios para identificar, evitar y minimizar los efectos a los entornos humanos y naturales.

El proyecto de evaluación ambiental fue aprobado para tramitación adicional por TxDOT y ha sido coordinado con otras agencias públicas. Los informes técnicos ambientales y el proyecto de evaluación ambiental están disponibles en la oficina del Distrito de TxDOT Fort Worth, y en el sitio web de TxDOT. Si necesita ayuda para acceder o recibir esta información, comuníquese con el Gerente del Proyecto de TxDOT, Curtis Loftis, P.E., llamando al (817) 370-6807.

DIPOSITIVA 32 – Revisión Ambiental / Impactos Abordados

Los informes técnicos de este proyecto abordaron los posibles impactos ambientales identificados en coordinación con la fase de ingeniería y diseño del proyecto propuesto. Estas áreas de evaluación incluyeron recursos naturales, sociales y culturales.

Esta diapositiva muestra una lista de todos los recursos que se evaluaron durante los análisis ambientales. Las siguientes diapositivas incluyen un resumen de los hallazgos más notables.

DIPOSITIVA 33– Revisión ambiental – Ruido del tráfico

Se realizó un análisis de ruido de tráfico de acuerdo con (y aprobadas por FHWA) *Guidelines for Analysis and Abatement of Roadway Traffic Noise* de TxDOT y el memo de TxDOT de *Reasonable Cost Proposal for 2018 Noise Policy*. El software de modelación de FHWA para ruido de tráfico se utilizó para calcular los niveles de ruido de tráfico existentes y previstos para el año 2045 en 129 receptores representativos. Receptores representativos son ubicaciones en donde la actividad humana es frecuente dentro del área del proyecto. El modelo tiene en cuenta principalmente el número, tipo y velocidad de los vehículos; alineación y grado de la carretera; cortes, rellenos y bermas naturales; características del terreno; y las ubicaciones de las áreas de actividad que probablemente se verán afectadas por el ruido de tráfico asociado. Los impactos de ruido se identificaron en 95 receptores representativos; y se evaluaron las medidas de reducción del ruido. Estas medidas de reducción del ruido consistían en la gestión del tráfico; alteración de las alineaciones horizontales y o verticales; adquisición de

propiedades no desarrolladas para que sirvan como zonas de amortiguación; y la construcción de barreras acústicas. Antes de que se pueda proponer una medida de reducción del ruido para su incorporación al proyecto, debe determinarse que es factible y razonable.

DIAPOSITIVA 34– Revisión ambiental – Ruido del tráfico

Basándose en el análisis, se proponen un total de 22 barreras acústicas para su incorporación al proyecto. Las ubicaciones aproximadas de estas barreras de ruido se muestran en esta diapositiva y en la Exposición de Barreras de Ruido disponible en el sitio web del proyecto para su revisión.

Las decisiones finales sobre las barreras acústicas se determinarán en los talleres de ruido realizados con dueños de las propiedades adyacentes durante la fase de diseño detallado del proyecto. Los propietarios de las propiedades adyacentes que han sido afectadas tendrán la oportunidad de participar en estos talleres y se les permitirá votar si desean una barrera adyacente a su propiedad. Barreras acústicas que se construirán serían incluidas en la construcción total del proyecto.

Para evitar los impactos de ruido que puedan resultar del desarrollo futuro de las propiedades adyacentes al proyecto, los funcionarios locales responsables de los programas de control del uso de la tierra deben garantizar, lo más posible, que no se planifiquen o construyan nuevas actividades a lo largo o dentro de los contornos de impacto del ruido previstos en 2045.

Puede encontrar más información sobre el análisis del ruido del tráfico, las medidas de reducción del ruido y los contornos de impacto de ruido en el Noise Technical Report o en el borrador de evaluación ambiental (EA).

SLIDE 35– Revisión Ambiental – Justicia Ambiental

En cumplimiento con el programa FHWA Title VI y la Executive Order 12898 Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations, se realizó una evaluación para identificar, minimizar y mitigar los posibles impactos de proyectos en las comunidades minoritarias y de bajos ingresos. Una gran parte del área de estudio se compone de estas comunidades de justicia ambiental, con

FINAL 5-29-2020

concentraciones a lo largo del I-820 y US 287 norte y este del intercambio del I-820/US 287, así como a lo largo del I-20 al oeste del intercambio del I-20/I-820.

Hay 42 desplazamientos potenciales (23 propiedades unifamiliares y 19 propiedades comerciales) asociados con el proyecto propuesto. Los servicios de las propiedades comerciales desplazadas no se dirigen ni sirven a grupos minoritarios específicos. El proyecto propuesto no restringiría el acceso a los servicios públicos o comunitarios existentes, empresas, áreas comerciales o centros de empleo. Sin embargo, cambios de acceso notables en Anglin Drive, las carreteras de servicio a través de Union Pacific Railroad en I-20, y Craig Street afectarían a las poblaciones minoritarias. Las poblaciones minoritarias predominantes en estas áreas afectadas son negras o afroamericanas e hispanas o latinas.

Los cambios propuestos en Anglin Drive proporcionarían acceso directo a través del I-20 al norte y sur a través de la realineación de la carretera con la eliminación de la carretera de compensación existente. Este cambio de acceso causaría desplazamientos, pero mejoraría sustancialmente la circulación de tráfico a través de acceso mejorado.

Agregando rampas estilo jug handle en Craig Street e I-820 proporcionaría acceso directo desde las carreteras de servicio a Craig Street debido a la reconfiguración de rampas en el área. Este cambio de acceso resultaría en el desplazamiento de una propiedad comercial y 10 propiedades unifamiliares, pero mejoraría sustancialmente la circulación de tráfico a través de mejor acceso. Las rampas trenzadas de entrada y salida que cruzan verticalmente a lo largo del I-820 requerirían que Craig Street se levantara, haciendo imposible la conexión de la carretera de servicio sin rampas estilo jug handle entre Craig Street y las carreteras de servicio sin más desplazamientos o pérdida de conectividad entre las parcelas y las carreteras de servicio.

SLIDE 36– Revisión Ambiental – Justicia Ambiental

La adición de caminos de uso compartido para ciclistas y banquetas para peatones aumentarían la movilidad para estos modos de viaje. La movilidad mejorada del proyecto propuesto probablemente beneficiaría a los usuarios de Trinity Metro y sus tiempos de viaje en el área del proyecto. Esto podría beneficiar a los usuarios de bajos ingresos que tal vez no puedan pagar los costos de propiedad de un automóvil, además de otras

poblaciones dependientes del tránsito. La carretera propuesta en última instancia proporcionaría a todos los modos una ruta más eficiente para acceder a calles transversales y propiedades adyacentes en el área del proyecto.

El puente peatonal y de bicicletas ubicado al norte de Craig Street ofrece acceso a Handley Park y otras instalaciones de la comunidad, y su eliminación afectaría desproporcionadamente a las poblaciones minoritarias. Sin embargo, los mejores propuestos a los puentes de Meadowbrook Drive y Craig Street, donde hay más tráfico peatonal, minimizarían el impacto adverso de la eliminación de puentes de bicicleta/peatonal.

El equipo del proyecto realizó visitas al sitio y múltiples eventos de divulgación y participación dentro de estas comunidades para comprender los impactos potenciales y recopilar preocupaciones de la comunidad. Algunas de las actividades de participación pública incluyeron una reunión del ayuntamiento con los ciudadanos de Forest Hill y dos reuniones del ayuntamiento con State House District 95, que incluye el vecindario Handley en el área de Craig Street, y la porción de la comunidad de Forest Hill. En estas reuniones, se mostraron conceptos de diseños alternativos, y los asistentes pudieron expresar inquietudes y tener sus preguntas contestadas.

La cohesión, la seguridad y el acceso de la comunidad aumentarían en las zonas en las que se proporcionaría un nuevo modo, como las instalaciones para bicicletas y peatones, para atravesar barreras preexistentes, como carreteras y líneas ferroviarias. Los beneficios del proyecto son propuestos a los conductores locales, usuarios de tránsito, peatones y ciclistas y serían distribuidos por igual en áreas de justicia ambiental, incluyendo los áreas de Anglin Drive, United Pacific Railroad y el área de Craig Street, así como las áreas de justicia no ambiental. 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.

DIAPOSITIVA 37– Sección 4(f)

La Sección 4(f) del U.S. Department of Transportation Act, frecuentemente referenciada como "Sección 4(f)", se aplica a los parques de propiedad pública, significativos y

accesibles, áreas recreativas y refugios de fauna silvestre y aves acuáticas; así como importantes sitios históricos y arqueológicos, independientemente de que sean de propiedad pública o privada. El proyecto propuesto no requeriría el uso de, ni el daño sustancialmente de los propósitos de cualquier propiedad protegida por la Sección 4(f).

DIAPOSITIVA 38– Revisión Ambiental – Recursos Culturales

Los impactos a los recursos culturales han sido evaluados de acuerdo con TxDOT, FHWA, y los estándares y requisitos de la Comisión Histórica de Texas.

Los arqueólogos de TxDOT determinaron que un estudio intensivo arqueológico no está justificado para el proyecto propuesto.

En 2004 y 2020 se realizaron encuestas sobre los recursos de la era histórica. Hay dos recursos históricos que han sido previamente determinados elegibles para la lista del National Register of Historic Places o NRHP cerca del proyecto y son el Distrito Histórico de Carver Heights y el Cementerio Hawkins. El proyecto no propone adquisiciones de derechos de vía o servidumbres de los dos recursos históricos o de cualquier otra propiedad de NRHP listada o previamente determinada. Se anticipa que la construcción propuesta no tendría ningún efecto adverso para las propiedades históricas.

DIAPOSITIVA 39– Resumen de la revisión ambiental

El proyecto propuesto atraviesa 19 cuerpos de agua y dos humedales dentro de los límites del proyecto. La construcción dentro de los límites jurisdiccionales de los cuerpos de agua sería autorizada por el U.S. Army Corps of Engineers bajo una Sección 404 del Clean Water Act Nationwide Permit 14 para proyectos de transporte lineal. No se requeriría una Notificación de Preconstrucción porque los impactos serían menos de 0.10 acres en cada cruce y los humedales se han evitado durante el proceso de diseño y no serían afectados.

El proyecto propuesto atraviesa la llanura de inundación de 100 años asociada con Village Creek y su tributario; Kee Branch y cinco de sus tributarios, y seis tributarios al lago Arlington. El diseño hidráulico de este proyecto estaría de acuerdo con las políticas, leyes, regulaciones y estándares actuales de diseño de FHWA y TxDOT. El proyecto

FINAL 5-29-2020

propuesto no aumentaría la elevación de la inundación base a un nivel que violaría las regulaciones y ordenanzas aplicables de llanuras de inundación.

Este proyecto se encuentra dentro de un área que ha sido denominada por la Agencia de Protección Ambiental, o EPA como área de incumplimiento porque no cumple con los estándares llamados National Ambient Air Quality Standards, o NAAQS, del 2008 y 2015; por lo tanto, se aplican las normas de conformidad del transporte. Para cumplir con la conformidad, se está actualizando el programa de mejora del transporte.

La construcción del proyecto propuesto incluiría la perforación de muelles de puentes, excavaciones y otras actividades de movimiento de tierra. Estas actividades tienen el potencial de encontrar materiales y sustancias peligrosas asociadas con actividades humanas pasadas. Para el proyecto propuesto se completó un Initial Site Assessment, o ISA. Se determinó que siete sitios eran de riesgo ambiental moderado o alto para el proyecto. A medida que el proyecto avance y se desarrolle un diseño detallado, se realizará una evaluación del impacto de materiales peligrosos adicionales para determinar la necesidad de realizar investigaciones adicionales.

El proyecto propuesto afectaría a cinco tipos diferentes de hábitats de vegetación, incluyendo Cross Timbers Woodland and Forest, Disturbed Prairie, Riparian, Urban y Open Water. Los impactos a la vegetación se evitarían o minimizarían, limitando la perturbación únicamente a lo que sea necesario para construir el proyecto propuesto. La eliminación de la vegetación nativa se evitaría en la mayor medida posible y se utilizaría una mezcla de semillas nativa y adaptada localmente en la revegetación de todas las áreas perturbadas.

En conclusión, los estudios, análisis y evaluaciones realizados hasta ahora indican que el proyecto propuesto no causaría impactos ambientales significativos.

SLIDE 40 –Coordinación de la Agencia

Esta diapositiva identifica la coordinación de la agencia completada y en curso llevada a cabo para el proyecto propuesto hasta el momento. Coordinación de la agencia continuaría a través de la construcción del proyecto.

DIAPOSITIVA 41 –Participación pública

FINAL 5-29-2020

A lo largo de la duración del proyecto, TxDOT ha llevado a cabo múltiples eventos para que los funcionarios locales y el público en general para difundir información sobre el proyecto y recibir comentarios sobre los mejoramientos propuestos. Esta diapositiva proporciona una lista de los eventos que han tenido lugar desde el inicio del proyecto de Southeast Connector.

A continuación, vamos a discutir el proceso de adquisición de derechos de vía.

DIAPOSITIVA 42 –Derechos de via

Se requeriría la adquisición de derechos de vía y la negación de acceso a las carreteras de servicio para la instalación propuesta. Se necesitarían un total de 22.6 acres de nuevo derecho de vía y 3.3 acres de servidumbres permanentes para acomodar las mejoras, rampas y estructuras de puentes propuestos. Habría 23 desplazamientos residenciales y 19 desplazamientos comerciales debido al proyecto.

DIAPOSITIVA 43 – Programa de Asistencia de Adquisición y Reubicación a la Derecha

Los derechos de propiedad necesarios para la expansión del sistema de carreteras de Texas se adquieren bajo las directrices de la "Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Act of 1970" y las diversas adiciones posteriores.

Además, es la política de TxDOT que a las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les negarán los beneficios, no se excluyan de la participación o se les someta a discriminación basada en motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades o origen nacional.

DIAPOSITIVA 44 – Proceso de adquisición de row

La autoridad del Estado para adquirir propiedades para el sistema de transporte se basa en la Quinta Enmienda de la Constitución de los Estados Unidos. Esta autoridad sólo se puede utilizar cuando hay una necesidad pública demostrada para la propiedad y los propietarios son compensados con "compensación justa". "Compensación justa" se define como el "valor justo de mercado" de la propiedad necesaria más una cantidad por

FINAL 5-29-2020

daños y perjuicios que puedan acumularse a la propiedad restante como resultado de la separación del derecho de paso requerido de toda la propiedad.

Como se indicó anteriormente, 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.

DIAPOSITIVA 45 – Adquisición avanzada de paso

La adquisición avanzada es la capacidad de TxDOT para comprar legalmente el derecho de vía, antes de la autorización ambiental o antes de que se tome la determinación de que la propiedad es necesaria para el proyecto. TxDOT ha realizado una adquisición avanzada del derecho de vía para este proyecto. El proceso de adquisición avanzada siguió los mismos requisitos legales mencionados anteriormente, incluyendo el "Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Act of 1970" y "compensación justa".

DIAPOSITIVA 46– Proceso de adquisición de la fila

Los folletos que explican el programa con más detalle se pueden encontrar en el sitio web de TxDOT, bajo "Forms & Publications" o poniéndose en contacto con nuestra oficina. Si tiene alguna pregunta adicional sobre la adquisición de propiedades, la negación de acceso o los cambios en la entrada, comuníquese con el Distrito de TxDOT Fort Worth – División de Derecho de Vía.

Ahora le devolveré el programa al Sr. Ricardo González, quien explicará el proceso de preguntas públicas.

Ricardo Gonzalez, P.E.

DIAPOSITIVA 47 – Comentarios del público

Gracias, Oscar

FINAL 5-29-2020

Como se ha indicado anteriormente, uno de los objetivos de esta audiencia pública es recibir sus pensamientos, preguntas e inquietudes sobre el proyecto propuesto. Ahora revisaremos el proceso de comentarios públicos.

Los comentarios pueden enviarse por correo electrónico a SoutheastConnector@txdot.gov, por correo a Loyl C. Bussell en la Oficina del Distrito de TxDOT FortWorth, en línea en TxDOT.gov o llamando al 817-887-6150 y dejando un mensaje de voz. Por favor, limite su correo de voz a un máximo de tres minutos. También puede enviar una combinación de comentarios verbales y escritos.

Sus declaraciones verbales, por correo electrónico y escritas serán igualmente aceptadas después de esta audiencia y deben ser recibidas en o antes del 22 de junio del 2020.

DIAPOSITIVA 48 – Próximos pasos y cronología

Después de esta audiencia, la documentación de esta audiencia pública será preparada y será revisada por TxDOT para un hallazgo ambiental final y la aprobación del diseño.

Cada correo de voz, correo electrónico y declaración escrita recibida en o antes del 22 de junio del 2020, serán analizados cuidadosamente. Después del período de comentarios, TxDOT preparará un Informe de Resumen de audiencia pública que incluirá respuestas a todos los comentarios recibidos en o antes del 22 de junio del 2020.

Cuando proceda, se incorporarán cambios en el diseño del proyecto y se efectuarían revisiones en la documentación ambiental. Además, los propietarios cercanos a una zona en la que el proyecto propuesto pueda modificarse serían contactados y coordinados con respecto a cualquier cambio propuesto.

Después de que se haya aprobado el Informe de Resumen de audiencia pública y se aborden todas las preocupaciones, se anticipa que TxDOT emita un hallazgo ambiental para este proyecto en el verano de 2020. Después de que se reciba el hallazgo, la adquisición del derecho de vía continuaría y los servicios públicos serían reubicados con la construcción prevista para comenzar en el invierno del 2021. Se espera que la construcción se complete con las carreteras abiertas al público en el invierno del 2026.

DIAPPOSITIVA 49 –Consultas públicas

Tenga en cuenta que 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. Puede ponerse en contacto con el Gerente del Proyecto de TxDOT, Curtis Loftis, P.E., llamando al (817) 370-6807 o por correo electrónico a: SoutheastConnector@txdot.gov.

DIAPPOSITIVA 50 – "Gracias por su interés" / La audiencia ahora está aplazada

Gracias por ver esta audiencia pública virtual y por el interés con respecto al diseño propuesto del proyecto Southeast Connector.

Esto concluye esta presentación y esta audiencia se ha terminado.