Bienvenidos a la presentación virtual pregrabada de participación pública del Departamento de Transporte de Texas. Agradecemos su interés en el proyecto y damos la bienvenida a todas las personas que nos acompañan. Por favor, tenga en cuenta que puede pausar esta presentación en cualquier momento para disponer de más tiempo para ver las diapositivas. También puede pausarla y avanzar o retroceder según sea necesario.

En esta presentación, explicaremos el propósito de la participación pública, la descripción general y el diseño del proyecto, las limitaciones ambientales y las consideraciones relacionadas con el derecho de vía. Después, explicaremos cómo enviar comentarios sobre el proyecto propuesto y concluiremos la reunión.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Bienvenidos

**Michael Haithcock, P.E.**
**Director de Planificación y Desarrollo del Transporte**
**El Departamento de Transporte de Texas**
**(TxDOT, por sus siglas en inglés)**
**Distrito de Fort Worth**

Mi nombre es Michael Haithcock y soy el Director de Planificación y Desarrollo del Transporte del Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT. Sus comentarios sobre las mejoras propuestas son valiosos, beneficiarán a la comunidad y ayudarán a definir las recomendaciones finales del proyecto.

Los materiales de la reunión pública virtual y la información del proyecto están disponibles en www.txdot.gov. Escriba las palabras clave del proyecto en el cuadro de búsqueda ubicado en la esquina superior derecha. Después de presentar la información del proyecto, agradeceremos sus comentarios.

Durante demasiado tiempo, los conductores han recibido una gran cantidad de campañas de seguridad centradas casi exclusivamente en los aspectos negativos de conducir de manera insegura, desde las sanciones hasta las consecuencias trágicas. Lamentablemente, los conductores ven tantas campañas de este tipo que los mensajes ya no logran captar su atención, lo cual limita su efecto.
Es momento de cambiar la manera en que nos comunicamos con quienes conducen en Texas. Maneje como Tejano se enfoca en comunicar un mensaje positivo. Esta campaña representa el orgullo, el compañerismo y la responsabilidad de ser tejano.

No importa cuánto tiempo lleve viviendo aquí ni de dónde venga. Lo que realmente importa es adoptar los valores que representan lo mejor de Texas: Amabilidad. Cortesía. Respeto.

Al recordar a todas las personas en Texas que practiquen estos valores todos los días, especialmente al conducir, podemos hacer que las carreteras de Texas sean más seguras para todos.

El propósito de la reunión pública de hoy es compartir información sobre el estudio y el trabajo realizado hasta la fecha, presentar las mejoras propuestas que se están considerando para el corredor y recibir sus comentarios. Sus comentarios son una parte importante del proceso de toma de decisiones y ayudarán a orientar los próximos pasos del proyecto.

Esta reunión pública se lleva a cabo de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés), así como con el acuerdo de TxDOT con la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y las pautas de TxDOT para la participación pública. Durante todo este proceso, mantenemos el compromiso de brindar oportunidades para que el público conozca el proyecto y aporte sus comentarios antes de que se tome cualquier decisión final.

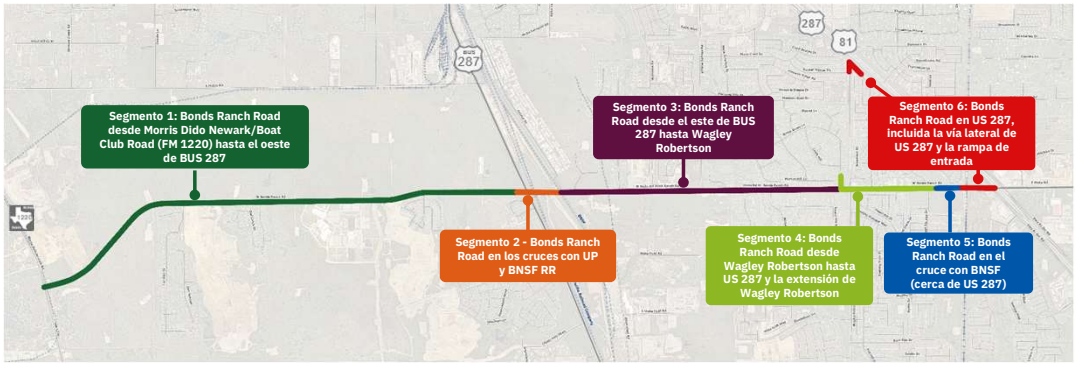
# Descripción general del proyecto

Para proporcionar contexto sobre las mejoras propuestas, la presentación comienza con una descripción general del programa más amplio de mejoras al corredor de Bonds Ranch Road. Después, se examinan con mayor detalle el área del proyecto del Segmento 2, las necesidades de transporte identificadas en el corredor, los objetivos del proyecto y el cronograma previsto.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Mejoras al corredor de Bonds Ranch Road




- Se están realizando mejoras al corredor de Bonds Ranch Road desde Boat Club Road hasta US 287 para reducir la congestión, mejorar la seguridad y el acceso de emergencia, y atender los volúmenes de tráfico actuales y futuros.
- Proyecto desarrollado en colaboración con la Ciudad de Fort Worth, el Condado de Tarrant y el Consejo Regional de Transporte.

Este mapa muestra el programa más amplio de mejoras al corredor de Bonds Ranch Road, que se extiende desde Boat Club Road hasta US 287.
El corredor continúa creciendo y la demanda de viajes sigue aumentando. Como respuesta, las entidades locales y regionales trabajan juntas para mejorar la seguridad, reducir la congestión, mejorar el acceso de emergencia y atender los volúmenes de tráfico actuales y futuros.

El corredor se ha dividido en varios segmentos que avanzan de manera independiente, según la disponibilidad de fondos y el progreso del desarrollo de cada proyecto. La reunión de hoy se centra en el Segmento 2, ubicado cerca de la intersección de Bonds Ranch Road y BUS 287.

Este proyecto es una colaboración entre la Ciudad de Fort Worth, el Condado de Tarrant, TxDOT y el Consejo Regional de Transporte.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

# Detalles del proyecto

## Bonds Ranch Road, Segmento 2 en BUS 287

### Desde el oeste de BUS 287 hasta el este de Aviator Drive

- Ampliar la carretera y construir un paso elevado.
- Aumentar la capacidad y eliminar los cruces de ferrocarril a nivel.
- Actualmente se estima que se necesitarán aproximadamente 28 acres adicionales de derecho de vía, sujeto a cambios.

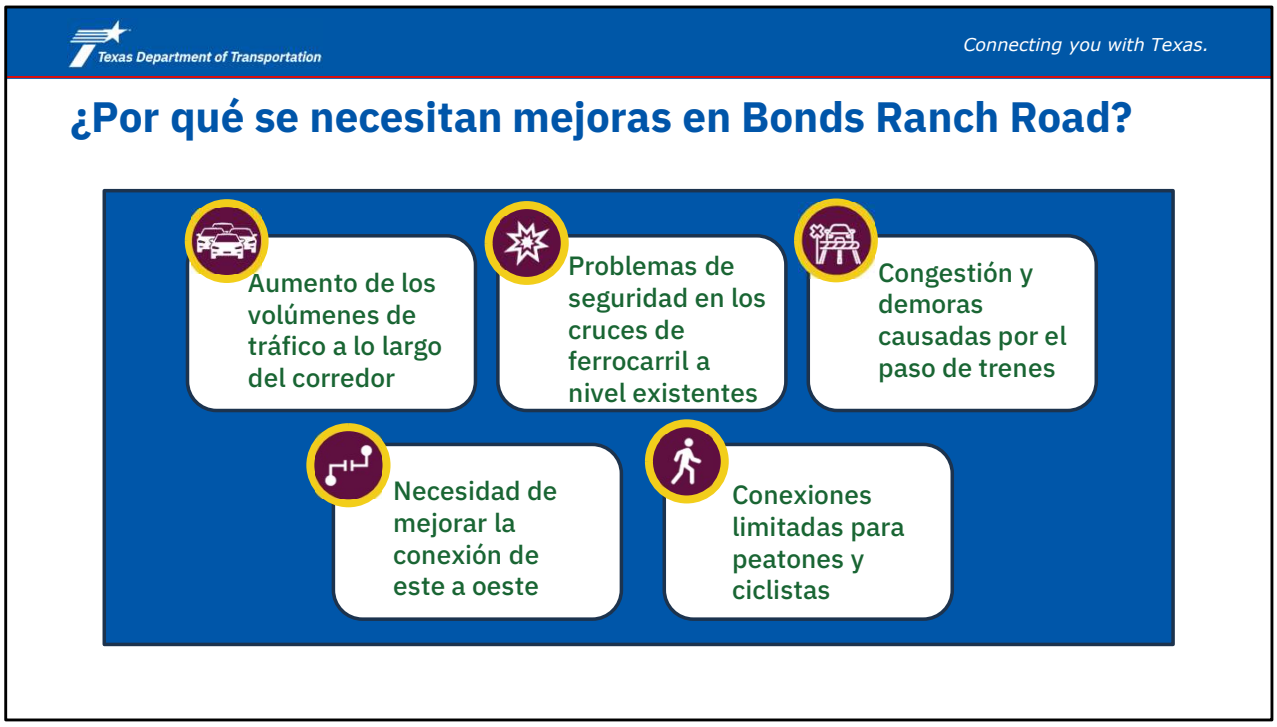
**LONGITUD DEL PROYECTO:** Aproximadamente 0.6 millas de Bonds Ranch Road y 0.6 millas de BUS 287

**CONDADO:** Tarrant

Este proyecto abarca aproximadamente seis décimas de milla de Bonds Ranch Road y aproximadamente seis décimas de milla de BUS 287 en el Condado de Tarrant.

Las mejoras propuestas incluyen ampliar partes de la red vial, reubicar las vías ferroviarias y construir un paso elevado para separar el tráfico de los cruces de ferrocarril. Al eliminar los cruces de ferrocarril a nivel existentes, el proyecto mejoraría la seguridad y reduciría las demoras causadas por los trenes. La ampliación de las carreteras y las mejoras a la intersección aumentarían la capacidad general de la red vial.

Según el diseño preliminar, actualmente se estima que se necesitarán aproximadamente 28 acres adicionales de derecho de vía para construir las mejoras propuestas.

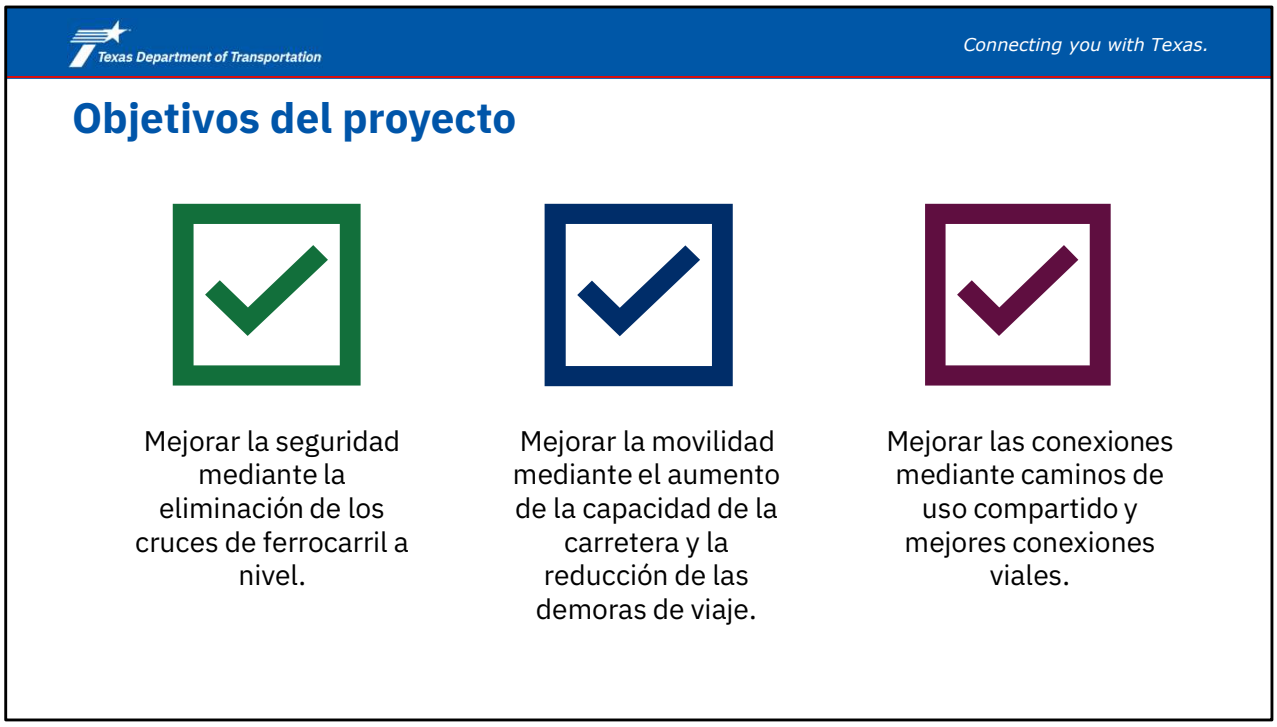



Se han identificado varios retos de transporte en esta área.

Los volúmenes de tráfico a lo largo del corredor continúan aumentando a medida que avanza el desarrollo en el norte de Fort Worth. Los cruces de ferrocarril a nivel existentes presentan problemas de seguridad y pueden causar demoras prolongadas cuando los trenes bloquean la carretera. Debido a que Bonds Ranch Road funciona como una conexión principal de este a oeste y existen pocas rutas paralelas en esta área, estas demoras pueden afectar la confiabilidad de los viajes más allá del corredor inmediato del proyecto.

Además, actualmente existen pocas opciones para peatones y ciclistas, lo que dificulta que las personas se desplacen de manera segura por el área utilizando distintos medios de transporte.

En conjunto, estos problemas demuestran la necesidad de mejoras a largo plazo que permitan atender mejor a la comunidad, tanto hoy como en el futuro.




El proyecto se guía por tres objetivos principales.
El primer objetivo es mejorar la seguridad mediante la eliminación de los cruces de ferrocarril a nivel existentes.
El segundo objetivo es mejorar la movilidad mediante el aumento de la capacidad de la carretera y la reducción de las demoras de viaje en todo el corredor.
El tercer objetivo es mejorar las conexiones mediante caminos de uso compartido y mejores conexiones entre las carreteras y los destinos cercanos.
Estos objetivos sirvieron como base para desarrollar y evaluar las alternativas del proyecto.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

# Cronograma estimado del proyecto

**Este cronograma es aproximado y está sujeto a cambios.** El avance hacia la adquisición del derecho de vía, el diseño final y la construcción depende de los resultados del proceso ambiental y de la disponibilidad de fondos.

## Próximos pasos:

- Documentar, evaluar y atender los comentarios del público.
- Recopilar y analizar datos adicionales.
- Perfeccionar el diseño propuesto de la carretera.
- Mantener informada a la comunidad sobre el avance del proyecto.

Este cronograma muestra el avance del proyecto desde los estudios de viabilidad hasta el diseño esquemático y la revisión ambiental. Después de esta reunión pública, los comentarios del público se considerarán junto con análisis adicionales de ingeniería y medio ambiente, mientras continúa el perfeccionamiento del diseño propuesto. Los estudios ambientales continuarán a medida que el proyecto avance hacia la autorización ambiental, mientras las entidades participantes obtienen fondos para las futuras fases del trabajo. Actualmente se anticipa que la construcción comenzará en 2028, aunque todos los plazos están sujetos a cambios.

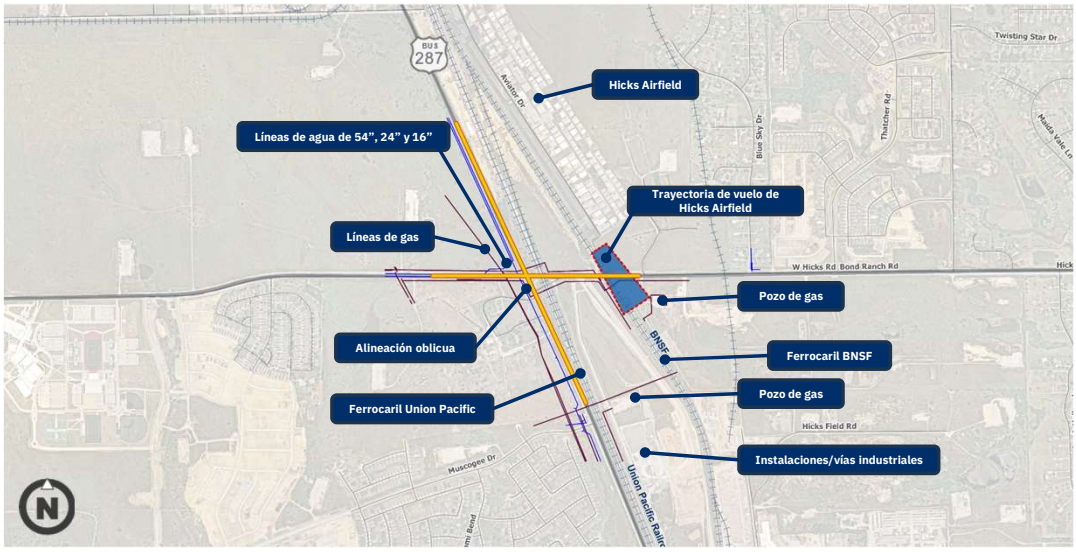
# Análisis de Alternativas

La identificación de una solución preferida comenzó con el desarrollo y la evaluación de varias alternativas. La siguiente información explica las principales limitaciones del área del proyecto, las alternativas consideradas y el proceso de evaluación utilizado para identificar la alternativa preferida.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Limitaciones del proyecto




Cuando el equipo del proyecto comenzó a desarrollar posibles alternativas, tuvo que considerar varias limitaciones importantes.

La intersección existente de Bonds Ranch Road y BUS 287 tiene un ángulo oblicuo, lo cual influye en el diseño de las mejoras. El área del proyecto también está limitada por las instalaciones ferroviarias de Union Pacific y BNSF, las propiedades industriales y con servicio ferroviario cercanas, las principales líneas de agua, los pozos de gas existentes y la proximidad de Bonds Ranch.

Además, Hicks Airfield y su trayectoria de vuelo imponen restricciones sobre la altura a la que pueden construirse las mejoras viales en esa área.
Todos estos factores influyeron en la manera en que se desarrollaron y evaluaron las alternativas.

Uno de los principales objetivos del proyecto es eliminar los cruces de ferrocarril a nivel existentes. Por lo tanto, el reto consistió en determinar la mejor manera de lograr este objetivo y, al mismo tiempo, considerar las numerosas limitaciones del corredor.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Alternativas de reubicación de las vías ferroviarias

### Reubicación completa:

- Reubica toda la vía de BNSF para que quede paralela a la vía de Union Pacific.
- Entra en conflicto con las operaciones y estructuras industriales existentes.
- Entra en conflicto con los pozos de gas existentes.

### Reubicación parcial:

- Reubica una parte de la vía de BNSF para que quede paralela a la vía de UP.
- Reduce el efecto en las operaciones industriales existentes.
- Elimina el conflicto con los pozos de gas existentes.

Una de las primeras consideraciones fue determinar si la reubicación de las vías ferroviarias de BNSF podría mejorar la configuración general de los cruces. La Alternativa de Reubicación Completa trasladaría toda la vía de BNSF para que quedara paralela a la vía de Union Pacific. Aunque este concepto reduciría el ancho del área de cruce, crearía conflictos considerables con las operaciones y estructuras industriales existentes.

La Alternativa de Reubicación Parcial trasladaría solo una parte de la vía de BNSF, lo que reduciría algunos de esos efectos y, al mismo tiempo, mejoraría la configuración de los cruces.

Estos conceptos se evaluaron porque reducir la separación entre las vías ferroviarias podría brindar mayor flexibilidad para el diseño de la carretera y ayudar a atender las restricciones del espacio aéreo relacionadas con Hicks Airfield.

Después de evaluar la viabilidad de ingeniería, los costos y los efectos en las propiedades y operaciones industriales cercanas, se seleccionó la Alternativa de Reubicación Parcial como la alineación ferroviaria de trabajo para continuar el análisis de las alternativas para la carretera.

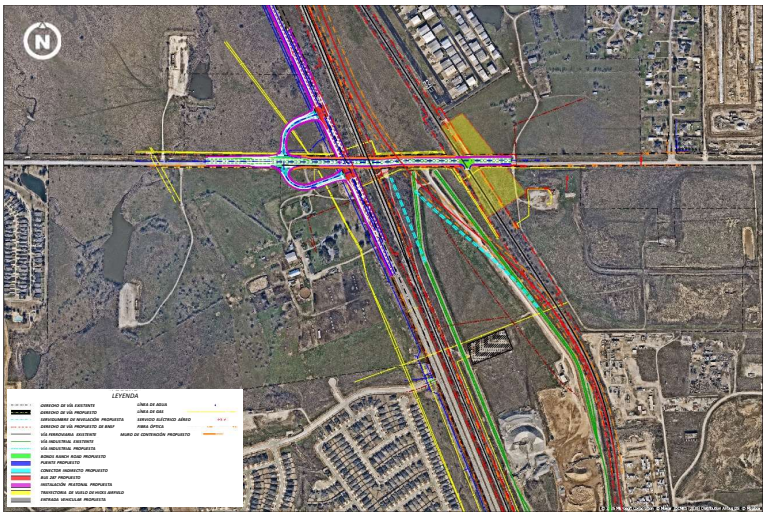
Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

# Alternativas para la carretera

## Alternativa 1: Opción de paso inferior

- Reconstruye Bonds Ranch Road por debajo de BUS 287 y de los cruces de ferrocarril.
- Conecta BUS 287 con Bonds Ranch Road mediante conectores indirectos.
- No requiere semáforos en la intersección de Bonds Ranch Road y BUS 287.
- Requiere una reubicación considerable de servicios públicos e infraestructura ferroviaria temporal durante la construcción.




La Alternativa 1 reconstruiría Bonds Ranch Road por debajo de los cruces de ferrocarril y de BUS 287. El diseño incluye conectores indirectos para el tráfico entre Bonds Ranch Road y BUS 287, lo que permitiría que la intersección funcionara sin semáforos.

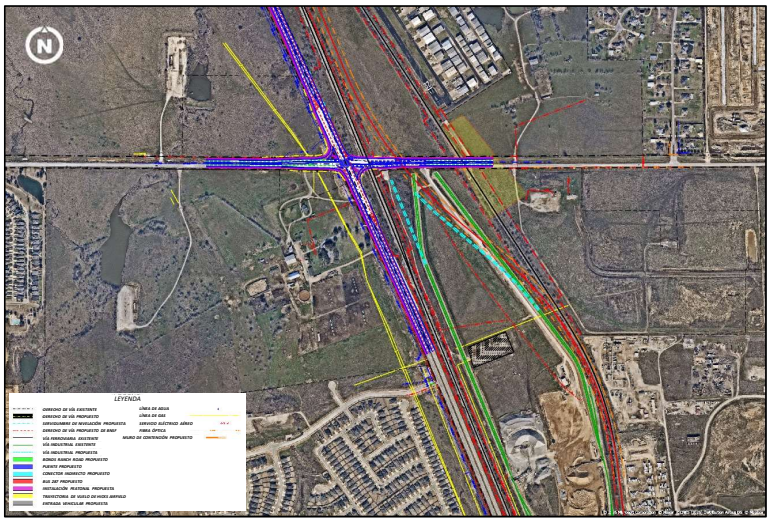
Una ventaja de este concepto es que elimina los conflictos con los cruces de ferrocarril y mantiene el flujo de tráfico por la intersección. Sin embargo, la construcción de un paso inferior requeriría la reubicación considerable de servicios públicos e infraestructura ferroviaria temporal durante la construcción, lo que aumentaría la complejidad y el costo.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Alternativa 2A: Paso elevado con intersección tradicional, alineación existente

- Reconstruye Bonds Ranch Road por encima de los cruces de ferrocarril.
- Mantiene el ángulo actual de la intersección.
- Añade dos carriles de giro a la izquierda y carriles de giro a la derecha en todos los accesos.
- Tiene capacidad limitada para atender los volúmenes de tráfico a largo plazo.
- Requiere semáforos en la intersección.




La Alternativa 2A, denominada Paso Elevado con Intersección Tradicional en la Alineación Existente, llevaría Bonds Ranch Road por encima de los cruces de ferrocarril y elevaría BUS 287 para conectarla con Bonds Ranch Road en el ángulo actual de la intersección.

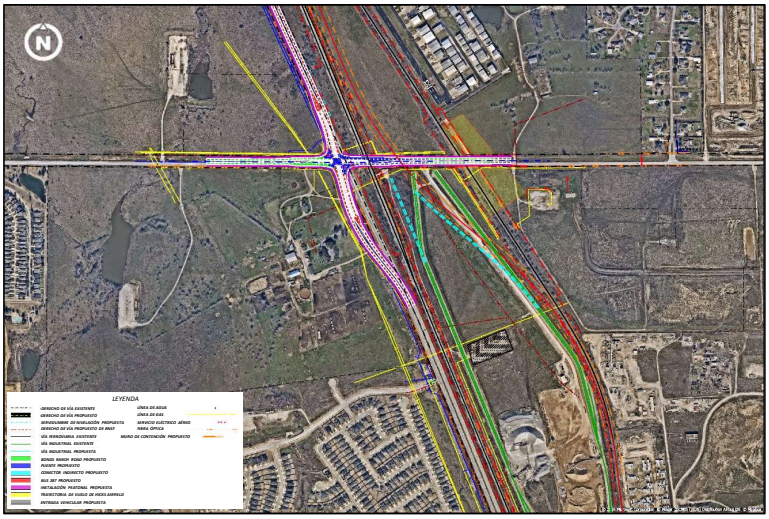
Este concepto incluye una intersección tradicional con semáforos, dos carriles de giro a la izquierda y carriles exclusivos de giro a la derecha en cada acceso para atender la demanda futura de tráfico. Aunque la alternativa mejora la seguridad al eliminar los conflictos con los cruces de ferrocarril, también ocupa un área mayor y sigue dependiendo de los semáforos para controlar los movimientos del tráfico.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Alternativa 2B: Paso elevado con intersección tradicional, alineación modificada

- Reconstruye Bonds Ranch Road por encima de los cruces de ferrocarril.
- Modifica el ángulo de la intersección para mejorar la alineación.
- Añade dos carriles de giro a la izquierda y carriles de giro a la derecha en todos los accesos.
- Amplía considerablemente el área ocupada por la intersección.
- Tiene capacidad limitada para atender los volúmenes de tráfico a largo plazo.
- Requiere semáforos en la intersección.




La Alternativa 2B, denominada Paso Elevado con Intersección Tradicional en una Alineación Modificada, incluye muchas de las mismas características que la Alternativa 2A. Estas incluyen un paso elevado sobre los cruces de ferrocarril y la elevación de BUS 287 para conectarla con Bonds Ranch Road mediante una intersección tradicional con semáforos.

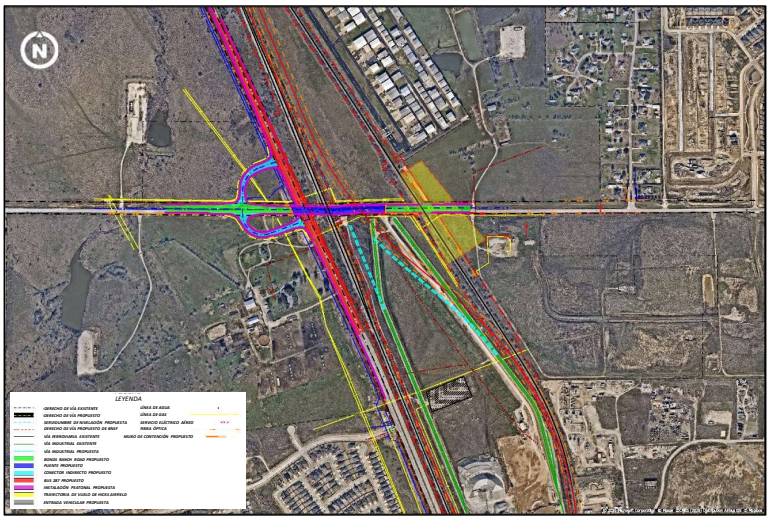
La principal diferencia es que BUS 287 se realinearía para crear un ángulo de intersección más directo con Bonds Ranch Road. Aunque esto mejora la geometría de la intersección y las operaciones de tráfico, la alternativa todavía requiere semáforos y ocupa un área relativamente grande.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

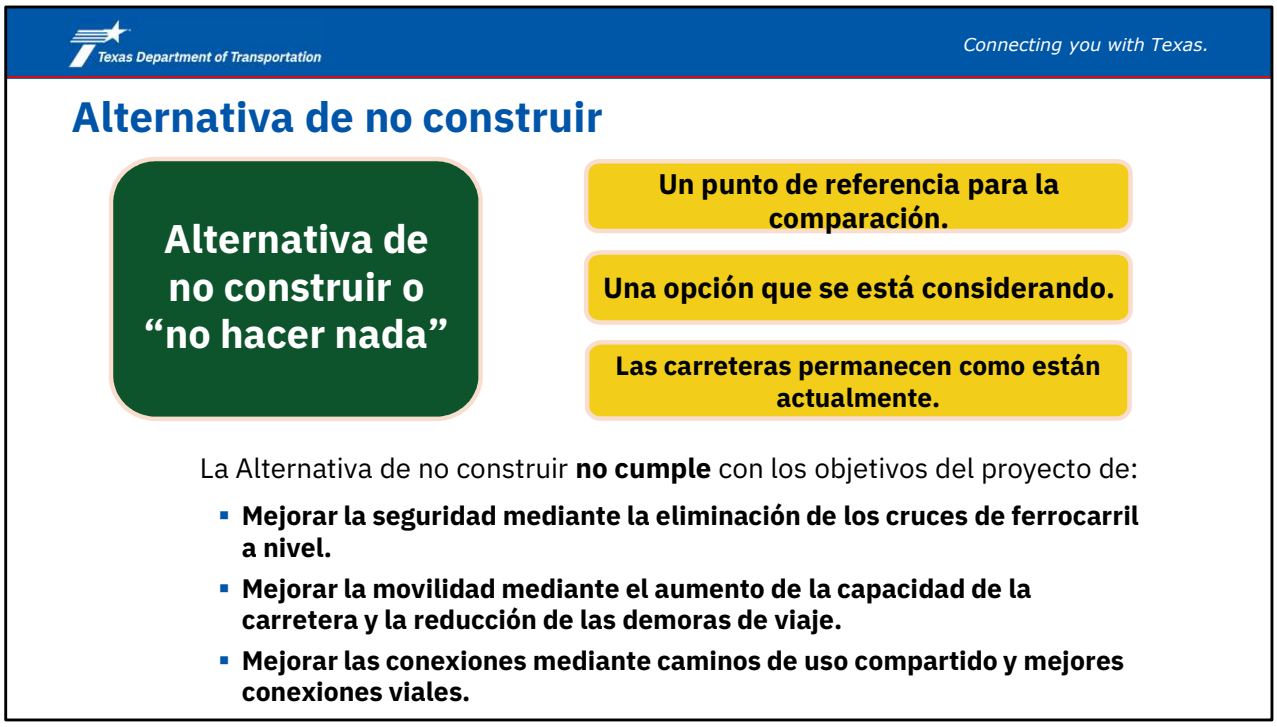
## Alternativa 2C: Paso elevado con conectores indirectos

- Reconstruye Bonds Ranch Road por encima de BUS 287 y de los cruces de ferrocarril.
- Mantiene el ángulo actual de la intersección.
- Conecta BUS 287 con Bonds Ranch Road mediante conectores indirectos.
- No requiere semáforos en la intersección de Bonds Ranch Road y BUS 287.
- Mejora la capacidad para atender los volúmenes de tráfico a largo plazo.



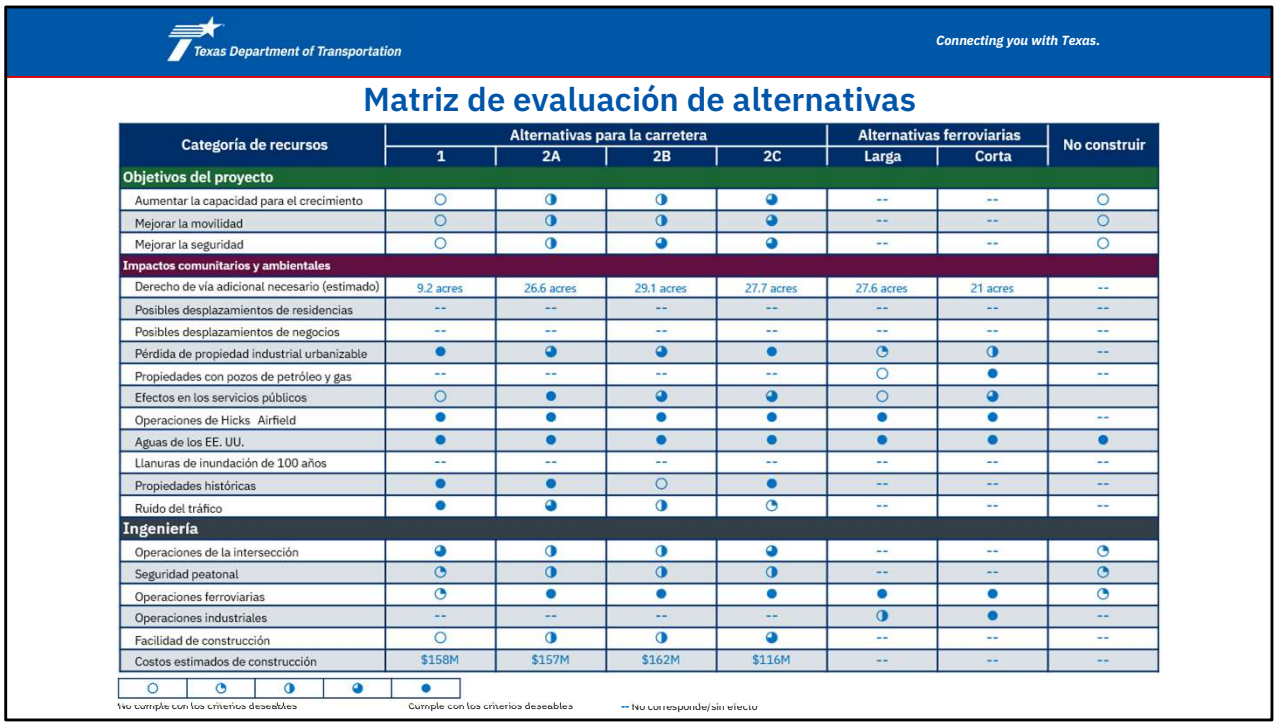

La Alternativa 2C, denominada Paso Elevado con Conectores Indirectos, llevaría Bonds Ranch Road por encima de BUS 287 y de los cruces de ferrocarril, manteniendo la alineación actual de la carretera.

En lugar de una intersección convencional con semáforos, el tráfico entre Bonds Ranch Road y BUS 287 utilizaría conectores indirectos. Este diseño elimina la necesidad de un semáforo en la intersección principal y también elimina los conflictos con los cruces de ferrocarril.




Como parte del proceso ambiental, también se evalúa una Alternativa de no construir. La Alternativa de no construir sirve como punto de referencia para la comparación y supone que no se construirían mejoras importantes. En este caso, la red vial permanecería prácticamente como se encuentra actualmente.

Aunque la Alternativa de no construir ayuda a comprender los beneficios y efectos de las mejoras propuestas, no atiende los objetivos principales del proyecto de mejorar la seguridad, la movilidad y las conexiones.




Para comparar las alternativas, el equipo del proyecto evaluó cada opción con base en diversos criterios agrupados en tres categorías principales: objetivos del proyecto, consideraciones comunitarias y ambientales, y factores de ingeniería y operación.

Los criterios incluyeron mejoras de seguridad, beneficios para la movilidad, necesidades de derecho de vía, efectos en los servicios públicos, consideraciones ambientales, complejidad de la construcción y desempeño general del proyecto. Los símbolos de la matriz muestran visualmente el desempeño de cada alternativa según cada criterio, desde los resultados menos favorables hasta los más favorables.

Como muestra la matriz, cada alternativa presenta ventajas y desventajas. Algunas alternativas obtuvieron buenos resultados en una categoría, pero causaron mayores efectos en otra. Durante el proceso de evaluación, la Alternativa 2C, el paso elevado con conectores indirectos, proporcionó de manera consistente el mejor equilibrio general entre seguridad, movilidad, facilidad de construcción y desempeño operativo a largo plazo.

Como resultado, se identificó la Alternativa 2C como la alternativa preferida para

continuar su perfeccionamiento y estudio.

# Diseño del proyecto

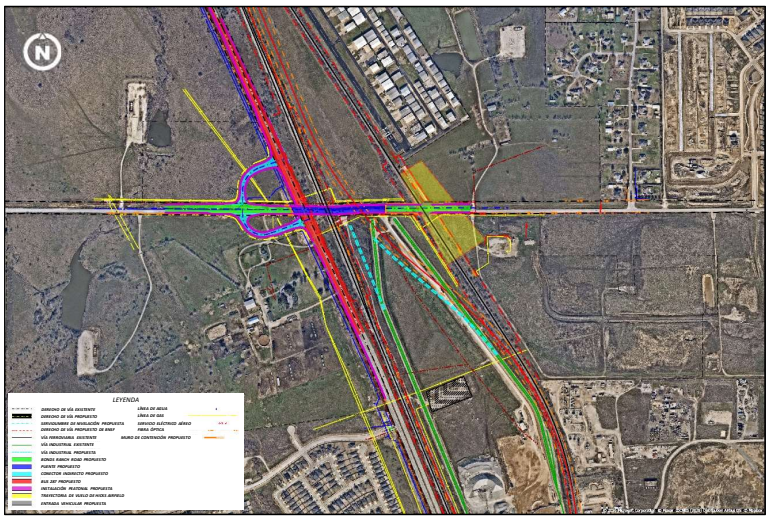
Después de evaluar las alternativas e identificar una solución preferida, la presentación pasa a explicar cómo se incorporarían las mejoras propuestas en el corredor. Los siguientes materiales muestran las mejoras propuestas, las secciones transversales previstas de las carreteras y las necesidades de derecho de vía relacionadas con el proyecto.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

## Mejoras propuestas para el Segmento 2 de Bonds Ranch Road

- Ampliar 0.6 millas de Bonds Ranch Road a dos carriles en cada dirección, con una mediana central.
- Construir un paso elevado sobre BUS 287 y las vías ferroviarias de Union Pacific y BNSF.
- Ampliar y reconfigurar la intersección de Bonds Ranch Road y BUS 287 con conectores indirectos.
- Ampliar 0.6 millas de BUS 287.
- Construir un camino de uso compartido a lo largo de Bonds Ranch Road y BUS 287.




El proyecto propuesto incluye mejoras a aproximadamente seis décimas de milla de Bonds Ranch Road y aproximadamente seis décimas de milla de BUS 287.

A lo largo de Bonds Ranch Road, la carretera se ampliaría para incluir dos carriles en cada dirección, una mediana central, carriles exclusivos de giro, drenaje con bordillo y cuneta, y un camino de uso compartido para peatones y ciclistas. Se construiría un paso elevado para llevar Bonds Ranch Road por encima de BUS 287 y de los cruces ferroviarios de BNSF y Union Pacific.

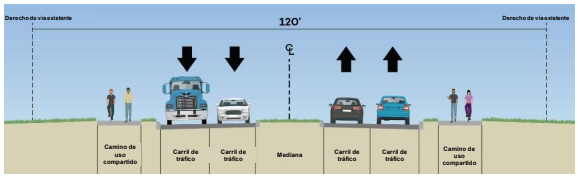
A lo largo de BUS 287, la carretera se ampliaría para incluir dos carriles en cada dirección, carriles adicionales de giro y carriles de aceleración y desaceleración. También se construirían nuevas conexiones viales para mantener el acceso entre BUS 287 y Bonds Ranch Road.

A continuación, se muestran las configuraciones viales propuestas para estas mejoras.

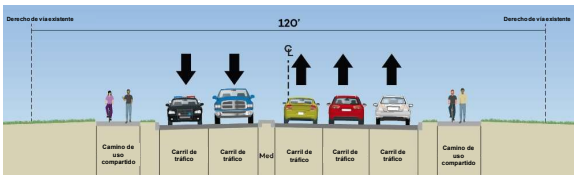
Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

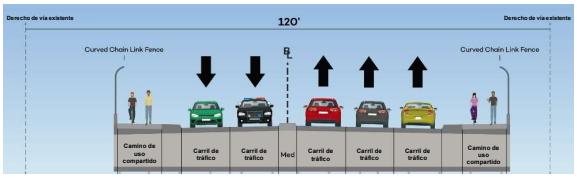
## Secciones típicas propuestas: Bonds Ranch Road




**Configuración de cuatro carriles de Bonds Ranch Road**




**Configuración de Bonds Ranch Road con carril auxiliar**




**Configuración del puente de Bonds Ranch Road**

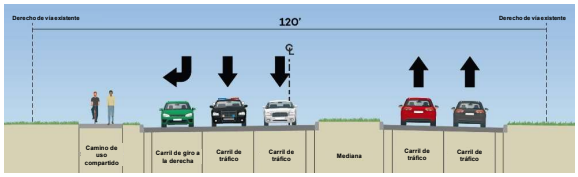
Estas secciones típicas muestran cómo se prevé que funcionen las distintas partes de Bonds Ranch Road una vez construidas. Aunque las características de la carretera varían a lo largo del corredor, las secciones muestran la configuración general, incluidos los carriles de tráfico, las medianas, los carriles de giro y las instalaciones para peatones y ciclistas.

Las secciones que se muestran representan la carretera propuesta de cuatro carriles, los lugares donde se incluirían carriles auxiliares y la configuración del puente correspondiente al paso elevado.

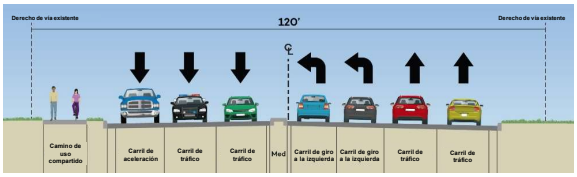
Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

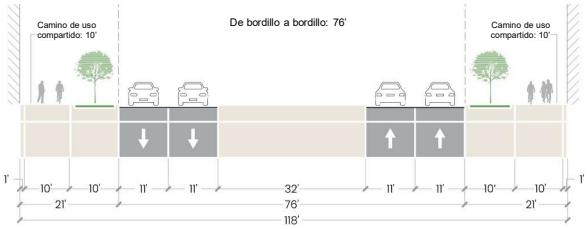
## Secciones típicas propuestas: BUS 287




**Configuración de BUS 287 en dirección sur**

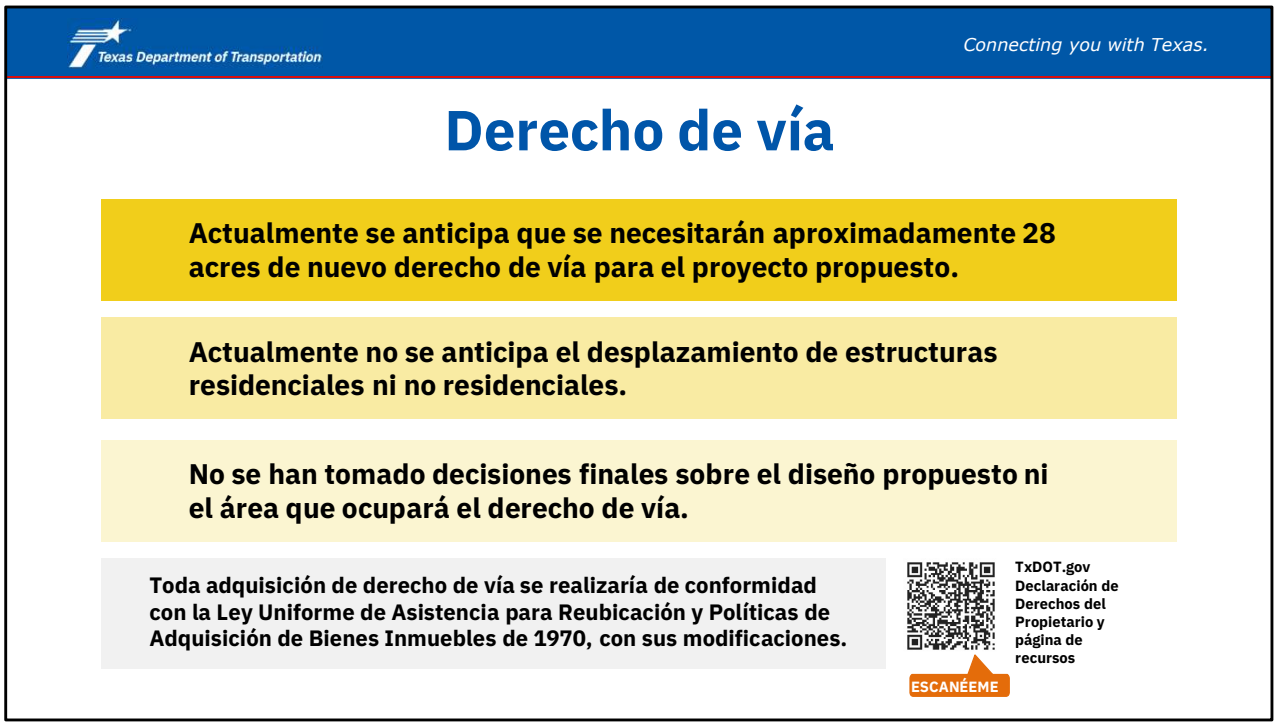



**Configuración de BUS 287 en dirección norte**




**Configuración futura de BUS 287 según el Plan Maestro de Vías Principales de la Ciudad de Fort Worth**

Estas secciones típicas muestran las configuraciones viales propuestas para BUS 287 dentro del área del proyecto. Las secciones muestran las configuraciones de la carretera en dirección norte y sur, así como la futura sección transversal identificada en el Plan Maestro de Vías Principales de la Ciudad de Fort Worth. En conjunto, estas secciones proporcionan una descripción general de cómo se prevé que funcione BUS 287 una vez construidas las mejoras propuestas.




Se anticipa que la construcción de las mejoras propuestas requerirá aproximadamente 28 acres de nuevo derecho de vía.

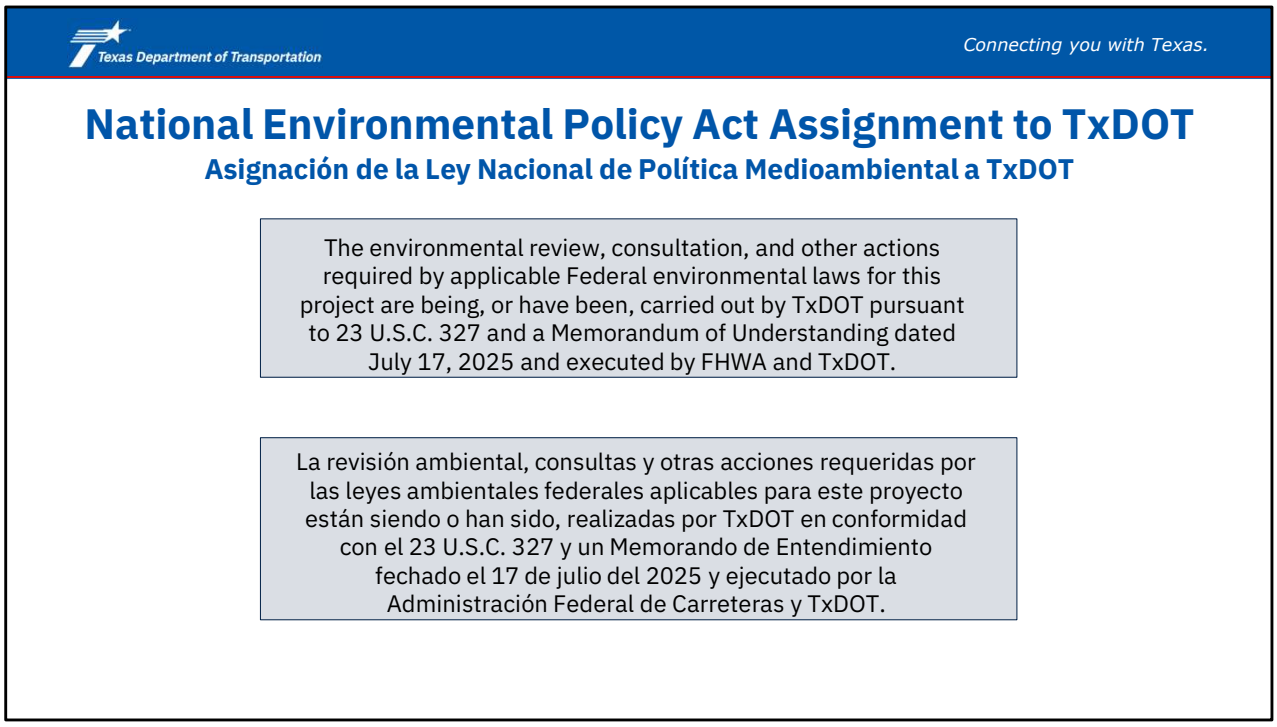
Según el diseño actual, por el momento no se anticipa el desplazamiento de estructuras residenciales ni no residenciales.

Es importante señalar que no se han tomado decisiones finales sobre el diseño propuesto ni sobre el área definitiva que ocupará el derecho de vía. El diseño continuará perfeccionándose a medida que avance el desarrollo del proyecto.

Toda adquisición de propiedades que sea necesaria se realizaría de conformidad con la Ley Uniforme de Asistencia para Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles y los demás requisitos estatales y federales aplicables. Puede encontrar información adicional en línea escaneando el código QR que aparece en la pantalla.

# Estudios ambientales

La revisión ambiental es una parte fundamental del desarrollo del proyecto y ayuda a identificar los recursos naturales, culturales y comunitarios que podrían influir en las decisiones de diseño y construcción. La siguiente información resume el proceso de revisión ambiental y las consideraciones ambientales identificadas hasta la fecha dentro del área del proyecto.




La revisión ambiental de este proyecto se realiza de conformidad con los requisitos ambientales federales.

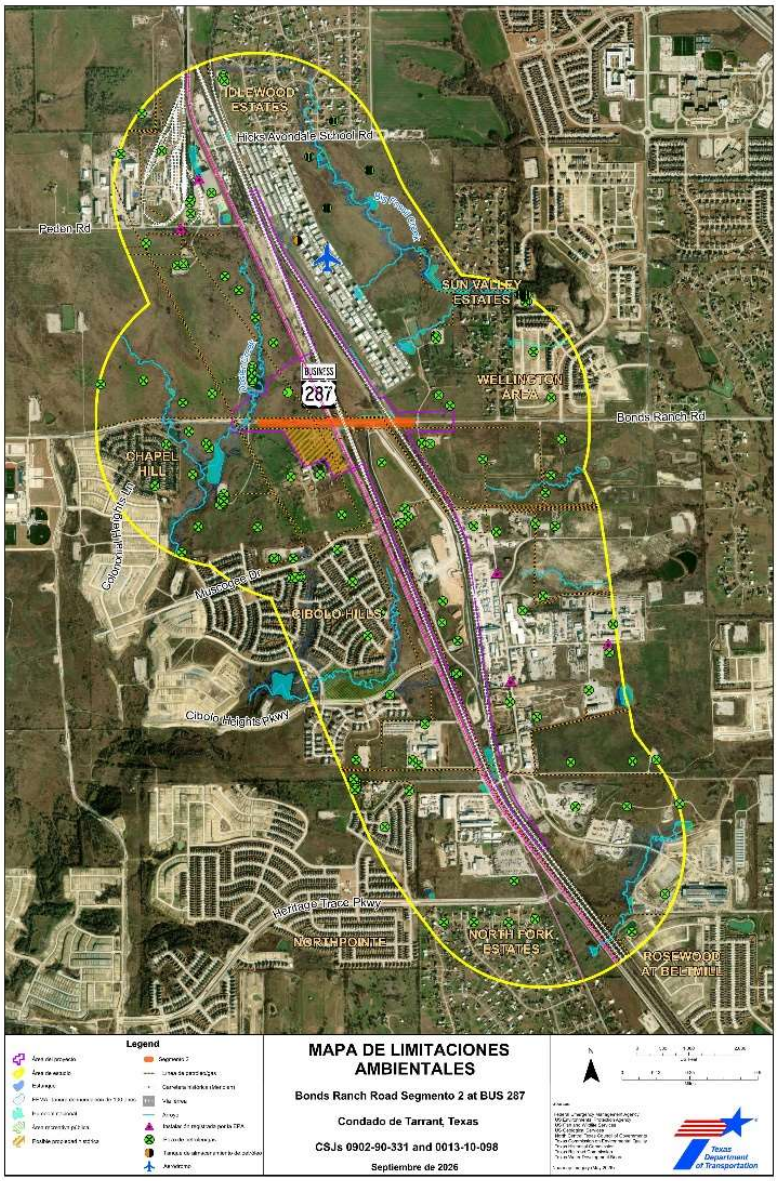
Mediante un acuerdo con la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), se asignó a TxDOT la responsabilidad de realizar muchas de las actividades de revisión ambiental, consulta y cumplimiento requeridas por la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés).

Esto permite que TxDOT dirija el proceso de revisión ambiental y cumpla con las leyes ambientales federales aplicables.

Estos estudios identificarían y evaluarían los posibles efectos en el medio ambiente natural y humano.

Algunos de los recursos y temas que se evaluarían incluyen la calidad del aire, el ruido del tráfico, los efectos sociales y comunitarios, los posibles sitios con materiales peligrosos, los recursos biológicos, como las especies amenazadas y en peligro de extinción, los recursos hídricos y los recursos históricos y arqueológicos.

## Limitaciones ambientales

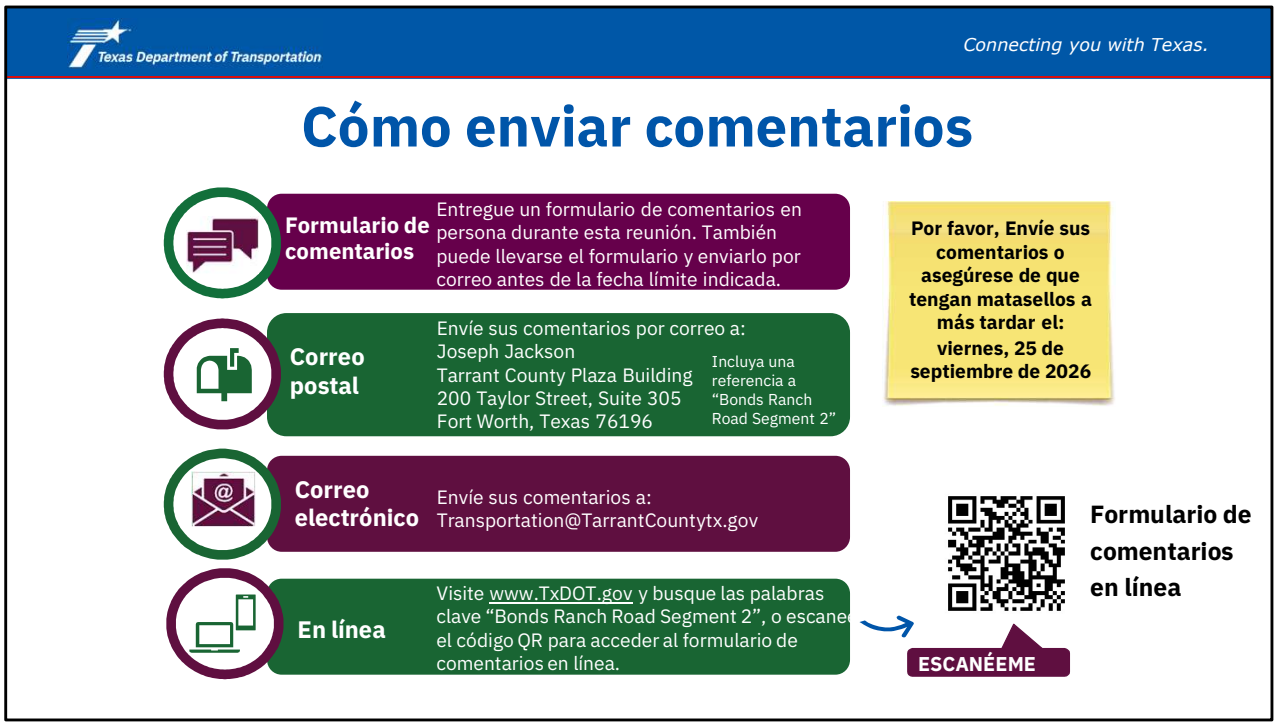



El equipo del proyecto ha realizado una investigación y evaluación ambiental inicial dentro del área de estudio.
El mapa muestra los recursos ambientales y otras áreas sensibles identificadas hasta la fecha que podrían influir en el diseño y la construcción del proyecto. Las limitaciones ambientales son importantes porque ayudan a determinar dónde pueden ubicarse las mejoras y podrían afectar la viabilidad de ciertas alternativas. Estas consideraciones formaron parte del proceso de evaluación de alternativas y ayudaron a orientar la identificación de la alternativa preferida.
Los estudios ambientales continúan y seguirán realizándose durante el desarrollo del proyecto. La información recopilada mediante estos estudios ayudará a seguir perfeccionando el diseño del proyecto y a identificar oportunidades para evitar, reducir o mitigar los posibles efectos.

# Oportunidades para enviar comentarios del público

Los comentarios del público son una parte importante del proceso de desarrollo del proyecto y ayudan a orientar las decisiones futuras mientras continúa el perfeccionamiento del diseño propuesto. Los comentarios de la comunidad aportan una valiosa perspectiva local y se considerarán junto con los análisis de ingeniería, medio ambiente y otros análisis técnicos a medida que avance el proyecto.

A medida que avance el desarrollo del proyecto, podrían existir otros factores, oportunidades o inquietudes que todavía no se hayan identificado únicamente mediante los estudios de ingeniería y medio ambiente. Las preguntas que se muestran tienen el propósito de fomentar la consideración del proyecto propuesto desde distintas perspectivas y experiencias dentro del corredor. Se aceptan comentarios sobre cualquier aspecto del proyecto.




Puede enviar comentarios sobre el proyecto propuesto mediante cualquiera de los métodos que se muestran, incluidos el formulario de comentarios, el correo postal, el correo electrónico o el formulario de comentarios en línea. Aunque se aceptan comentarios y preguntas durante todo el desarrollo del proyecto, 25 de septiembre los comentarios deben enviarse o tener matasellos a más tardar el 25 de septiembre de 2026 para que se incluyan en el registro oficial de la reunión pública.

Texas Department of Transportation

*Connecting you with Texas.*

# Conéctese con TxDOT en línea

Los mapas del proyecto, los folletos y la información adicional están disponibles en la sección **Materiales de la reunión** de la página web del proyecto.

**ESCANÉEME**

**Calendario de audiencias, reuniones y avisos**
Política de participación pública

TxDOT se compromete a involucrar de manera activa al público en la planificación y ejecución de proyectos, brindando oportunidades tempranas, continuas, transparentes y eficaces para acceder a información y participar en los procesos de toma de decisiones. TxDOT actualizará periódicamente sus métodos de participación pública para incorporar las mejores prácticas en esta materia e incluirá diversas estrategias que fomenten una amplia participación y reflejen las necesidades de la población del estado".

(Adoptada por la Comisión de Transporte de Texas el 27 de enero de 2011.)

¿Le interesa conocer otros proyectos de TxDOT?

Consulte la página del calendario de participación pública en txdot.gov.

Comparta esta información con sus amistades, familiares, vecinos y colegas.

**Visite www.txdot.gov y busque las palabras clave del proyecto: "Bonds Ranch Road Segment 2"**

La página web del proyecto contiene información adicional, incluidos mapas, folletos y materiales de la reunión.
Invitamos a las personas interesadas en seguir el avance de este proyecto o conocer otros proyectos de transporte en la región a conectarse con TxDOT en línea. Puede visitar TxDOT.gov para consultar las próximas reuniones y audiencias públicas, y obtener más información sobre las mejoras de transporte en toda la región.

Agradecemos sinceramente su participación en la reunión pública de TxDOT sobre el Segmento 2 de Bonds Ranch Road en BUS 287, en el Condado de Tarrant. Sus preguntas, comentarios e inquietudes se considerarán cuidadosamente. Por favor, dedique un momento a revisar los materiales del proyecto en línea y recuerde enviar sus comentarios a más tardar el viernes, 25 de septiembre de 2026. Con esto concluye la presentación de la reunión pública. ¡Gracias!