



Guión de la reunión pública virtual
FM 917
Desde el oeste de la Avenida F hasta el este de la SH 174
CSJ: 1181-02-033 & 1181-03-036
Condado de Johnson, Texas
9 de agosto de 2022

MR. RICARDO GONZALEZ, P.E., TxDOT DIRECTOR OF TRANSPORTATION, PLANNING & DEVELOPMENT

Diapositiva 1 – Título

Bienvenido a la reunión pública virtual pregrabada del Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas para las mejoras propuestas a Farm-to-Market 917, o conocida como FM 917, desde el oeste de Avenue F hasta el este de State Highway (SH) 174 en el condado de Johnson, Texas.

Durante la reunión virtual, puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video.

Diapositiva 2 – Bienvenida

Gracias por acompañarnos. Mi nombre es Ricardo González y me desempeño como Director de Planificación y Desarrollo de Transporte para el Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT.

Esta reunión pública virtual presentará información de audio y visual sobre el proyecto propuesto de la FM 917 en el condado de Johnson. Los materiales de la reunión pública virtual y la información del proyecto se pueden encontrar en www.txdot.gov. En el cuadro "Search TxDOT" en la esquina superior derecha, ingrese "FM 917 from West". Después de presentar la información del proyecto, agradeceríamos sus comentarios. Envíe comentarios entre el 9 de agosto de 2022 y el 24 de agosto de 2022. Su opinión sobre las mejoras propuestas es valiosa, ayudará a beneficiar a la comunidad y dará forma a la recomendación final del Proyecto.

MISS DAISY ORONA, CONSULTANT TO TxDOT

Diapositiva 3 – Programa

Hola, mi nombre es Daisy Orona y soy parte del equipo de consultores que trabajan en este proyecto en nombre de TxDOT. En nombre de TxDOT, me gustaría darle la bienvenida y agradecerle su participación en esta reunión pública.

Esta reunión pública se lleva a cabo para presentar el proyecto propuesto y recopilar comentarios del público. Se le anima a enviar comentarios sobre el proyecto propuesto después de revisar los materiales de la reunión y escuchar esta presentación.

En esta presentación, describiré el proyecto propuesto y explicaré el propósito de la reunión pública, proporcionaré una descripción general ambiental y del proyecto, explicaré el proceso de derecho de vía de TxDOT, explicaré los próximos pasos del proyecto propuesto y describiré los métodos para enviar comentarios.

Diapositiva 4 – Objetivos de participación pública

Los objetivos de participación pública para el proyecto propuesto incluyen brindar oportunidades de participación pública para las partes interesadas, los usuarios de las carreteras y la comunidad en general para participar con el equipo del proyecto y compartir comentarios y actualizar a los interesados sobre el proceso y el cronograma del proyecto.

Diapositiva 5 – Participación pública anterior

Se han realizado dos reuniones públicas anteriores para este proyecto.

Durante la primera reunión pública, realizada el 29 de septiembre de 2015, se presentaron cuatro alternativas a aproximadamente 71 asistentes.

Durante la segunda reunión pública, realizada el 15 de noviembre de 2016, se presentó una alternativa a aproximadamente 78 asistentes.

Diapositiva 6 – Divulgación y notificaciones pública

Los avisos para esta reunión pública se publicaron en inglés y español en el Cleburne Times Review el 21 de julio de 2022. Las cartas a los funcionarios electos se enviaron por correo el 20 de julio de 2022. Avisos en inglés y español se publicaron en el sitio web de TxDOT el 20 de julio de 2022. Avisos en inglés y español se enviaron por correo a propietarios el 22 de julio de 2022. Se enviaron postales en inglés y español a todos los propietarios dentro de una distancia de una milla y media de las alternativas ya aquellos que asistieron a reuniones públicas anteriores.

Diapositiva 7 – Preguntas e inquietudes sobre la reunión pública

Si experimenta dificultades técnicas con la reunión pública, llame al 817-370-6772.

También puede solicitar adaptaciones especiales, asistencia para acceder a información y materiales de reuniones públicas y necesidades de interpretación de idiomas que no sean inglés.

Diapositiva 8 – Necesidad y propósito

El proyecto propuesto es necesario porque el cruce del ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF) existente a nivel causa congestión de tráfico cuando los trenes pasan por Joshua. Esto no permite tiempos de viaje confiables y demora los vehículos de respuesta de emergencia. Además, las vueltas de 90 grados a medida que la alineación de la FM 917 cambia de ruta de la calle 14 a la calle 12 (a través de la calle Main) provoca congestión de tráfico adicional y operaciones poco confiables. Los camiones grandes no pueden hacer vueltas de 90 grados sin que el tráfico despeje la intersección. El propósito del proyecto es mejorar la seguridad, mejorar la movilidad y la conectividad, y brindar tiempos de viaje confiables en el área del proyecto.

Diapositiva 9 – Descripción general del proyecto

Los límites del proyecto están a lo largo de la FM 917 desde el oeste de la Avenida F hasta el este de la SH 174 dentro de la ciudad de Joshua, condado de Johnson, Texas. El proyecto tiene aproximadamente 0.623 millas de largo.

Diapositiva 10 – Mejoras propuestas

Las mejoras propuestas a las carreteras incluyen:

- Realineación y ampliación de la FM 917 de una sección de calzada de dos carriles a una de tres carriles con mediana rayada/carril de vuelta de 14 pies de ancho. La realineación formaría una alineación continua de la FM 917 a través de la ciudad de Joshua.
- Nuevas separaciones a nivel con FM 917 construidas bajo el ferrocarril BNSF y la calle Main
- Adición de adaptaciones continuas para bicicletas y peatones.

El proyecto requeriría aproximadamente 6.71 acres de derecho de vía adicional y 16 desplazamientos.

Diapositiva 11 – Condiciones existentes

Actualmente la FM 917 tiene dos carriles de viaje (uno en cada dirección) con arcenes de anchos variables. Hay aceras limitadas dentro de la alineación solo a lo largo de partes de la calle Main.

Diapositiva 12 – Condiciones existentes

La alineación de la carretera FM 917 existente tiene vueltas de 90 grados desde la calle 14 y la calle 12 hasta la calle Main. Los camiones grandes a menudo no pueden voltear sin que el tráfico despeje la intersección. Esta configuración provoca congestión y operaciones poco fiables.

El cruce de ferrocarril a nivel experimenta 25 cruces de tren por día, lo que retrasa los vehículos de respuesta de emergencia y también da como resultado una disminución de la movilidad y la seguridad.

Diapositiva 13 – Desarrollo de alternativas

El equipo del proyecto ha desarrollado y estudiado una gama de seis alternativas conceptuales para satisfacer la necesidad del proyecto. Desde la última reunión pública, se han utilizado estudios ambientales y de ingeniería para identificar una nueva alternativa recomendada para el diseño final y la construcción.

Diapositiva 14 – Alternativa sin construir – Sección típica de dos carriles existente

Se comparan las alternativas propuestas con la alternativa de no construir. Bajo la alternativa de no construir, la sección típica de la calzada existente permanecería como dos carriles de 12 pies con arcenes mínimos. Este gráfico muestra la configuración actual de la calzada existente y los 60 a 80 pies de derecho de vía existente a lo largo de la mayor parte del proyecto. El drenaje existente se lleva a través de zanjas abiertas.

Diapositiva 15 – Sección típica propuesta de la FM 917

Las mejoras propuestas para esta calzada incluyen la ampliación a una sección urbana de tres carriles con carriles de 12 pies, carril de vuelta a la izquierda de dos caminos de 14 pies y arcenes de 5 pies para aumentar la seguridad y las operaciones a lo largo del corredor. Se proporcionará un camino de uso compartido de 10 pies en el lado norte de la calzada para uso de bicicletas y peatones. Se proporcionará una acera de 6 pies en el lado sur de la calzada para conectividad peatonal adicional. Las mejoras propuestas también incluyen la mejora del drenaje a lo largo del corredor a un sistema de cunetas y cunetas con alcantarillado pluvial.

Esta sección típica muestra la configuración propuesta de la calzada con las mejoras recomendadas y la ampliación del derecho de vía. Dependiendo de la ubicación, el ancho general habitual del derecho de vía variaría de 90 pies a 110 pies.

Diapositiva 16 – Alternativa de alineación recomendada - alternativa F

Este gráfico muestra la alternativa de alineación recomendada propuesta – Alternativa F.

Diapositiva 17 – Alternativa F

La Alternativa F proporcionaría un paso subterráneo debajo de las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrollaría una alineación continua de la FM 917. La alineación propuesta cambia al norte de la FM 917 existente (la calle 14), luego se curva en S y se une a la FM 917 existente (la calle 12) antes de la SH 174.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Esta alternativa de alineamiento se desarrolló como una alternativa para evitar los impactos históricos identificados por estudios históricos detallados previos.

Esta alternativa de alineamiento es la alternativa recomendada ya que cumple con la necesidad y el propósito del proyecto, y proporciona un paso subterráneo preferido por los ciudadanos y la ciudad de Joshua, y evita impactar los recursos históricos locales.

Diapositiva 18 – Alternativas de alineación previamente estudiadas

Este gráfico muestra las alternativas de alineamiento previamente estudiadas junto con la alternativa de alineamiento recomendada propuesta.

Diapositiva 19 – Matriz de comparación de alternativas de alineación

Las alternativas de alineamiento se compararon considerando factores clave como Movilidad y Conectividad, Seguridad, Costo, Impactos Ambientales, Impactos Económicos, Eficiencia, Construcción, y Agencia y Apoyo Público.

Las siguientes diapositivas brindarán una descripción de las otras alternativas exploradas y explicarán por qué no se llevaron adelante para su consideración adicional.

Diapositiva 20 – Alternativa A

La Alternativa A consistía en un paso elevado sobre las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrolló una alineación continua de la FM 917. La alineación propuesta cambia al sur de la FM 917 existente (la calle 14), luego se curva en S y se une a la FM 917 existente (la calle 12) antes de la SH 174.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Esta alternativa de alineación se presentó al público durante una reunión pública el 29 de septiembre de 2015. Si bien el público y la ciudad de Joshua favorecieron la alineación, no se prefirió el paso elevado debido a preocupaciones de impactos visuales y división de la Ciudad. Por lo tanto, esta alternativa no se llevó adelante para consideración.

Diapositiva 21 – Alternativa C

La Alternativa C consistía en un paso elevado sobre las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrolló una alineación continua de la FM 917. El alineamiento propuesto se desplaza al sur de la FM 917 existente (la calle 14) y se une nuevamente a la calle 14 antes de la SH 174. El alineamiento se extiende a través de la intersección con la SH 174, luego se curva en S y se une al alineamiento de la FM 917 existente hacia el este de la SH 174 antes de Bentley Drive.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Esta alternativa de alineamiento se presentó al público durante una reunión pública el 29 de septiembre de 2015. Esta alternativa de paso elevado tuvo los impactos más extensos en el derecho de vía y la reconstrucción de la carretera, no fue la preferida por el público ni por la ciudad de Joshua, y no se llevó adelante para consideración.

Diapositiva 22 – Alternativa D

La Alternativa D consistía en un paso elevado sobre las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrolló una alineación continua de la FM 917. La alineación propuesta se curva en S al oeste del ferrocarril BNSF y se une a la alineación existente de la calle 12 al oeste de las vías del ferrocarril.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Esta alternativa de alineamiento se presentó al público durante una reunión pública el 29 de septiembre de 2015. Esta alternativa de paso elevado causaría impactos económicos negativos y desplazamientos de negocios en la esquina de la calle Main y la calle 12, no era la preferida por el público ni por la ciudad de Joshua, y no se llevó adelante para consideración.

Diapositiva 23 – Alternativa B

La Alternativa B consistía en un paso subterráneo debajo de las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrolló una alineación de la FM 917 continua. La alineación propuesta cambia al sur de la FM 917 existente (la calle 24), luego se curva en S y se une a la FM 917 existente (la calle 12) antes de la SH 174.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Esta alternativa de alineación se presentó al público durante una reunión pública el 29 de septiembre de 2015 y se seleccionó como la alternativa recomendada preferida original.

Se presentó al público una alineación refinada y detalles adicionales durante una reunión pública el 15 de noviembre de 2016.

Durante estudios ambientales adicionales, se descubrió que esta alineación desplazaría una estructura histórica.

Debido a los impactos en la estructura histórica, esta alineación ya no se consideró como una alternativa razonable y se requirió estudiar alternativas de alineación adicionales.

Diapositiva 24 – Alternativa E

La Alternativa E se exploró como una alternativa de evitación a la Alternativa B recomendada anteriormente.

Esta alternativa consistía en un paso subterráneo debajo de las vías del ferrocarril BNSF y la calle Main y desarrolló una alineación continua de la FM 917. La alineación propuesta se curva en S al oeste del ferrocarril BNSF y se une a la alineación existente de la calle 12 al oeste de las vías del tren.

La circulación local se mantendría mediante la reconfiguración de las calles locales.

Se realizaron estudios ambientales (históricos) adicionales sobre esta alternativa, y no se consideró como una alternativa de evitación razonable, ya que afectaría el distrito histórico comercial de Joshua. La Alternativa E ya no se llevó Adelante para consideración.

Diapositiva 25 – Proceso ambiental

La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.

Diapositiva 26 – Mapa de restricciones ambientales

Se han identificado limitaciones ambientales potenciales a lo largo del corredor del proyecto. Se completarán estudios de campo ambientales detallados e informes técnicos para el proyecto propuesto para obtener la autorización ambiental antes de la construcción. Una copia descargable del Mapa de restricciones ambientales está disponible en www.txdot.gov, busque "FM 917 from West".

Diapositiva 27 – Mapa de restricciones ambientales

La documentación ambiental se está preparando de acuerdo con NEPA.

Incluye una evaluación de lo siguiente:

- Derecho de vía/servidumbres
- Adaptaciones para bicicletas/ peatones
- Impactos en la comunidad
- Vegetación y vida silvestre
- Recursos de la sección 4(f)
- Recursos hídricos
- Recursos culturales
- Materiales peligrosos
- Ruido del tráfico
- Calidad del aire
- Participación pública

Diapositiva 28 – Derecho de vía

Se anticipa la adquisición de aproximadamente 6.71 acres de derecho de vía nueva para este proyecto.

Se prevé el desplazamiento de 15 residencias y una estructura no residencial para este proyecto.

Diapositiva 29 – Derecho de vía

La Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Ley de Adquisición de Bienes Inmuebles es una ley aprobada en 1970 que fue diseñada para garantizar que cualquier persona que poseyera una propiedad necesaria para un propósito público sería tratado justamente. La ley establece lineamientos para la adquisición de bienes inmuebles y la reubicación de personas y empresas desplazadas.

Además, es política de TxDOT que a las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les nieguen los beneficios excluidos de la participación ni se les discrimine por motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional.

Diapositiva 30 – Próximos pasos del proyecto – Hitos estimados del proyecto

El cronograma anticipado del proyecto después de la reunión pública de hoy incluye una decisión ambiental anticipada en 2023. Se anticipa que la adquisición del derecho de vía se completará en 2025 con el diseño 100% completo para 2025 y la coordinación de utilidades completa para 2026. Se estima que la construcción comenzará en el 2027 y finaliza en 2029.

Diapositiva 31 – Exhibiciones de la reunión pública

Las versiones completas de las pantallas de la reunión pública virtual están disponibles para descargar en www.txdot.gov. Busque "FM 917 from West".

Además de esta presentación pregrabada y en lugar de una reunión pública en persona, las exhibiciones de la reunión pública también se pueden ver en persona en las oficinas del distrito de Fort Worth de TxDOT. Los materiales estarán disponibles para su visualización entre el 9 y el 24 de agosto de 2022.

La visita en persona será solo con cita. Llame a Thomas Marquardt al (817) 370-6772 entre las 8 a.m. y las 5 p.m., de lunes a viernes, para hacer una cita.

Diapositiva 32 – Comparte sus comentarios

TxDOT se compromete a continuar nuestros esfuerzos para obtener comentarios del público sobre este proyecto. Entendemos que este formato de reunión pública virtual es un poco diferente, así que tomemos unos minutos y expliquemos el proceso de comentarios, que es la parte más importante de este video.

Se pueden hacer comentarios durante todo el período de comentarios y se incluirán en la documentación de la reunión.

El Distrito de Fort Worth le pide al público que brinde sus comentarios de las siguientes maneras:

- Puede enviar sus comentarios por correo electrónico a: Thomas.Marquardt@txdot.gov.
- Puede enviar sus comentarios por correo a:

Texas Department of Transportation

ATTN: Thomas Marquardt, P.E.

2501 Southwest Loop 820

Fort Worth, TX 76133

Además, puede enviar sus comentarios en línea visitando el sitio web www.txdot.gov.

El período de comentarios públicos cierra el 24 de agosto de 2022, 15 días después de esta reunión pública virtual. Por favor, asegúrese de que su comentario sea recibido o matasellado antes de esta fecha. El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-6672 durante el horario normal de oficina o enviar un correo electrónico al personal del proyecto en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto.

Gracias por asistir a la Reunión Pública Virtual FM 917.

Diapositiva 33 – Gracias

No dude en comunicarse con Tom Marquardt por correo electrónico a Thomas.Marquardt@txdot.gov o por teléfono al 817-370-6772 de lunes a viernes durante el horario de oficina si tiene alguna pregunta o inquietud sobre el proyecto propuesto.

Recuerde enviar comentarios antes del 24 de agosto de 2022. Gracias por participar en esta reunión pública virtual para el Proyecto FM 917. Esto concluye nuestra presentación de la audiencia.