



# FM 1187

Desde I-35W hasta Newt Patterson Road  
Condado de Tarrant, Texas

CSJ: 1330-02-048

Reunión Publica Virtual





**Ricardo Gonzalez, P.E.**  
**Director de Planificación y Desarrollo de Transporte**  
**Departamento de Transporte de Texas (TxDOT)**  
**Distrito de Fort Worth**



# #EndTheStreakTX

End the streak of daily deaths on Texas roadways.



La reunión pública virtual y la presentación permanecerán disponibles para su visualización del 25 de octubre al 9 de noviembre del 2022.

Puede llamar a Jim Lang, P.E., al (817) 370-6760 entre las 8 a.m. y las 5 p.m., de lunes a viernes, para hacer preguntas y poder acceder los materiales del proyecto durante el proceso de desarrollo del proyecto.



Las versiones completas de las pantallas de la reunión pública virtual están disponibles para su descarga en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), búsqueda de palabras clave:

**“FM 1187 Newt Patterson”**



<b>1</b>	Propósito de la Reunión Pública	7
<b>2</b>	Descripción General del Proyecto	8
<b>3</b>	Propósito y Objetivos del Proyecto	9
<b>4</b>	Mejoras y Alternativas Propuestas	10-16
<b>5</b>	Medio Ambiental	17-21
<b>6</b>	Derecho de Paso	22-24
<b>7</b>	Calendario Anticipado	25
<b>8</b>	Cómo Proporcionar Comentarios	26

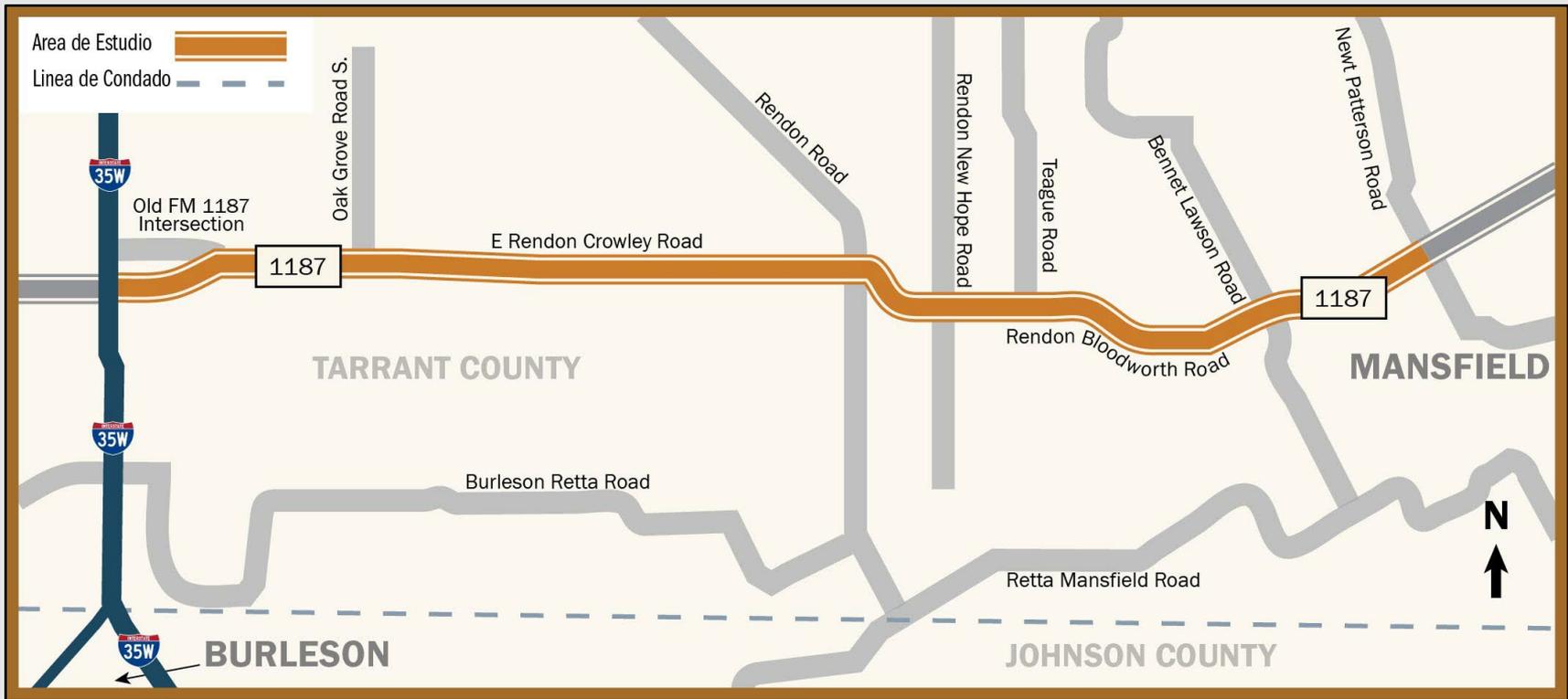


- Presentar una actualización del proyecto al público.
- Informar al público sobre el diseño del proyecto.
- Proporcionar al público información sobre el proceso de documentación ambiental.
- Ofrecer al público la oportunidad de proporcionar información.
- Desarrollar un registro de participación pública y recopilar declaraciones formales.

# Descripción General del Proyecto



- Longitud del Proyecto: Aproximadamente 8.12 millas
- Límites del Proyecto: Desde I-35W hasta Newt Patterson Road
- Ubicación del Proyecto: Condado de Tarrant





## Propósito

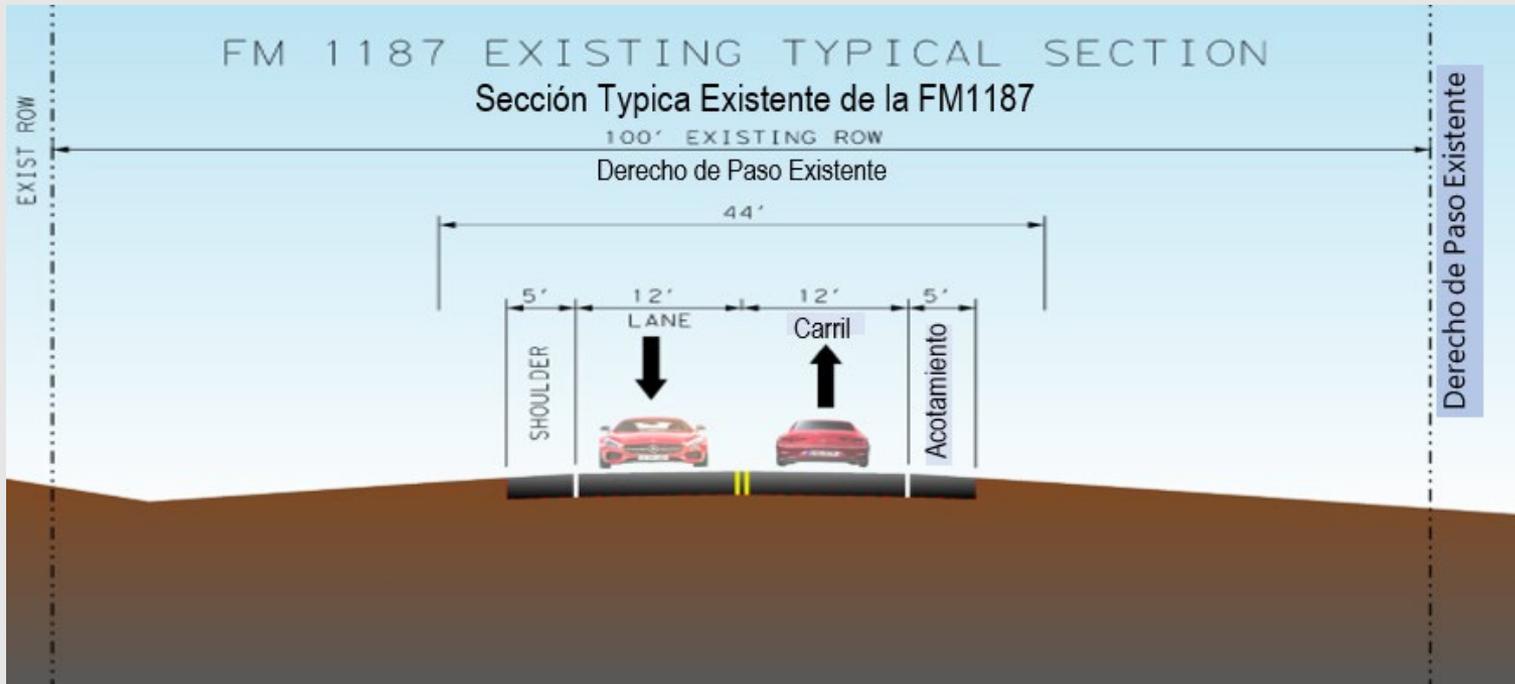
- Mejorar la seguridad
- Mejorar la movilidad
- Mejorar el acceso

## Objetivos

- Ensanchar la calzada para agregar carriles de vuelta y mediana, así como espacio para futuros carriles
- Aumentar la seguridad vial mediante la creación de movimientos de vuelta protegidos
- Construir rutas de uso compartido
- Proporcionar alojamientos para peatones que cumplan con la ADA
- Aumentar la capacidad agregando carriles de paso

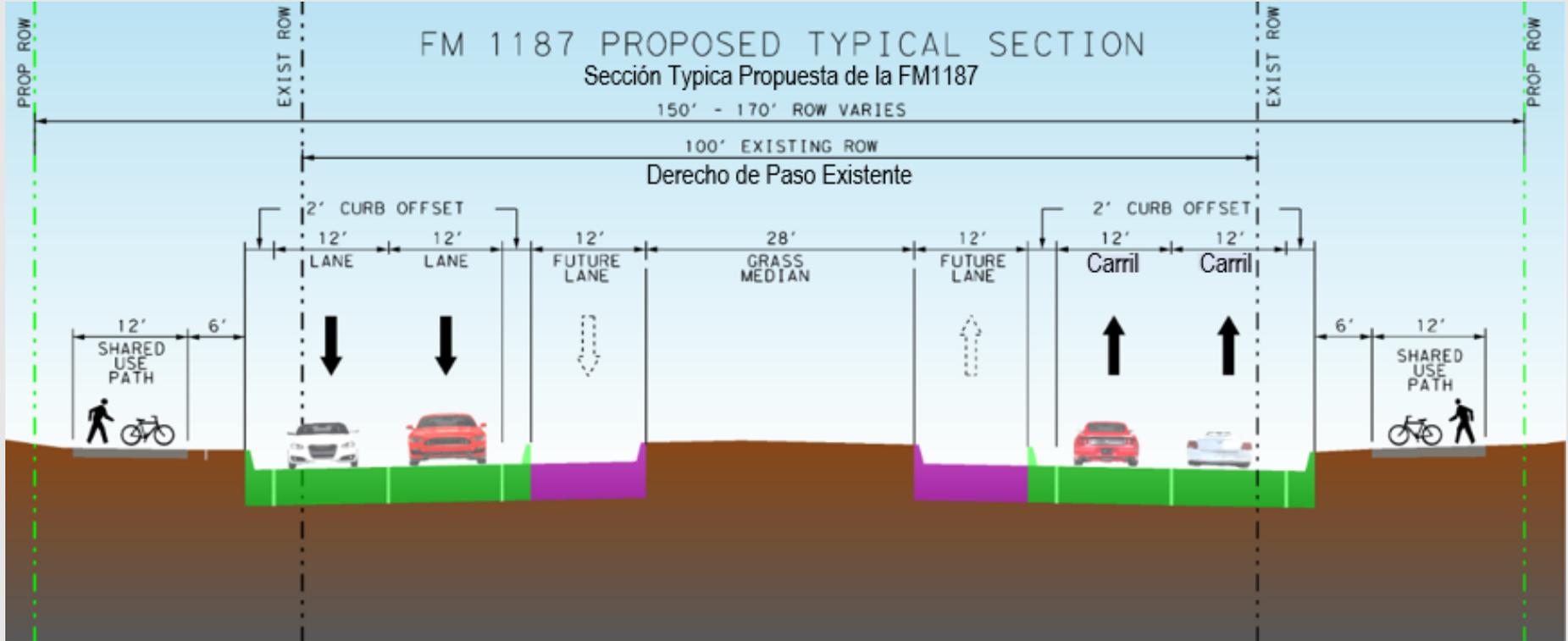


- Transformar la FM 1187 de una carretera rural de dos carriles a una carretera urbana dividida de cuatro o seis carriles.
- Adición de senderos de uso compartido en cada dirección para alojamientos para bicicletas y peatones.
- Mejoras en las intersecciones.
- Mejoras en el drenaje.



- La carretera existente es de dos carriles indivisibles con carriles de viaje de 12 pies de ancho y acotamiento de 5 pies.
- El drenaje existente se transporta a través de zanjas abiertas con múltiples alcantarillas transversales y dos puentes.

# Proponer Secciones Típicas



- La carretera propuesta sería en cuatro carriles (que se muestra en verde) con una mediana central cerrada y cubierta de hierba con el potencial de ampliarse a una carretera de seis carriles (el futuro carril se muestra en rosa) con tres carriles en cada dirección.
- Las mejoras incluyen la conversión de zanja abierta con bordillo y canaleta con alcantarillado pluvial y la adición de caminos de uso compartido de 12 pies a ambos lados de la carretera.



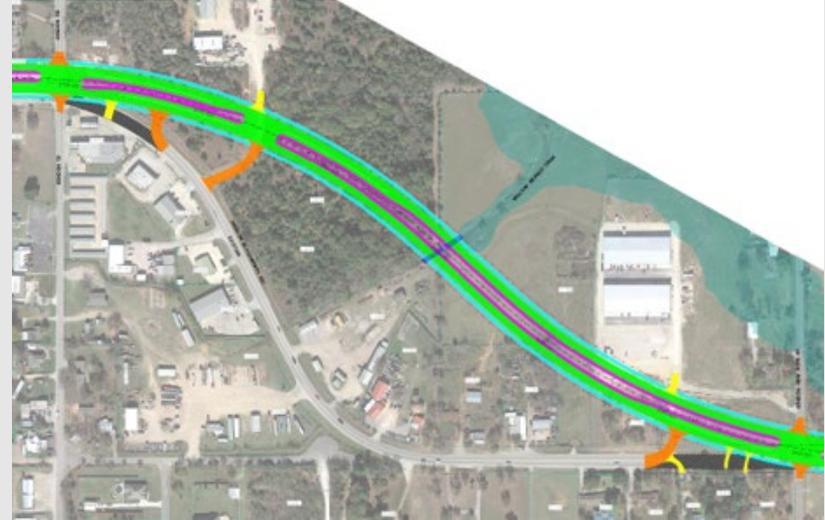
- Para mejorar la seguridad, se propone realinear la intersección de la antigua FM 1187 con la nueva FM 1187 para hacerla más perpendicular:
  - La opción 1 requiere la menor eliminación y utiliza la mayor parte de la carretera existente.
  - La opción 2 aleja la intersección de la FM 1187 de la curva propuesta y hace un camino de entrada común para la propiedad al norte de la antigua FM 1187.
  - La opción 3 utiliza más de la carretera existente que la opción 2 y aleja la intersección de la FM 1187 de la curva propuesta.





## ■ Alternativa A:

- Extiende la carretera hacia el norte, evitando establecimientos comerciales y residenciales preexistentes. Esto disminuye la nitidez de las curvas a lo largo de este tramo, mejorando la seguridad y limitando la cantidad de impacto residencial.



## ■ Alternativa B:

- En su mayoría sigue el derecho de paso existente, expande la carretera con menos derecho de paso requerido. Más impacto comercial y residencial. Esto disminuye ligeramente la nitidez de las curvas, cumpliendo con los criterios mínimos de diseño (la carretera existente no cumple con los criterios), mejorando la seguridad menos que la Alternativa A.





EVALUACIÓN Y COMPARACION ALTERNATIVAS				
CRITEIOS DE EVALUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE CRITERIA	Corridor FM 1187		
		No Construcción	Alt A	Alt B
 <p><b>MEORAR LA MOVILIDAD</b></p>	Aumenta la capacidad de la autopista y proporciona un nivel óptimo de servicio (flujo de viaje medido y rendimiento) para el flujo de viaje hasta el año 2045.			
 <p><b>MEJORAR LAS OPERACIONES</b></p>	Mejora la velocidad de viaje, el tiempo y reduce los retrasos en los viajes para la demanda de viajes hasta el año 2045.			
 <p><b>MEJORAR LA SEGURIDAD</b></p>	Aborda las ubicaciones propensas a accidentes con soluciones geométricas de carreteras que respaldan la demanda de acceso y las expectativas del conductor.			
 <p><b>PROPORCIONAR OPCIONES DE TRANSPORTE</b></p>	Proporciona la oportunidad y los medios para soluciones multimodales con todo incluido.			
 <p><b>DESARROLLAR SOLUCIONES DE TRANSPORTE SEGURAS</b></p>	Se puede construir en fases prioritizadas dependiendo de la disponibilidad de transporte y fondos locales.			
 <p><b>EFFECTOS SOCIALES Y AMBIENTALES</b></p>	Protege el entorno natural, humano y cultural.			

LEGENDA	
	Gran Mejora
	Buena Mejora
	No Cambio
	Peor a No Construir
	Peor en Comparación a No Construir



## Alternativa A

Costo Estimado de Construcción

\$102.6 Millones\*

## Alternativa B

Costo Estimado de Construcción

\$102.3 Millones\*

*\*Los costos de construcción son estimaciones y no incluyen los gastos de adquisición de derechos de paso o reubicación de servicios públicos.*



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

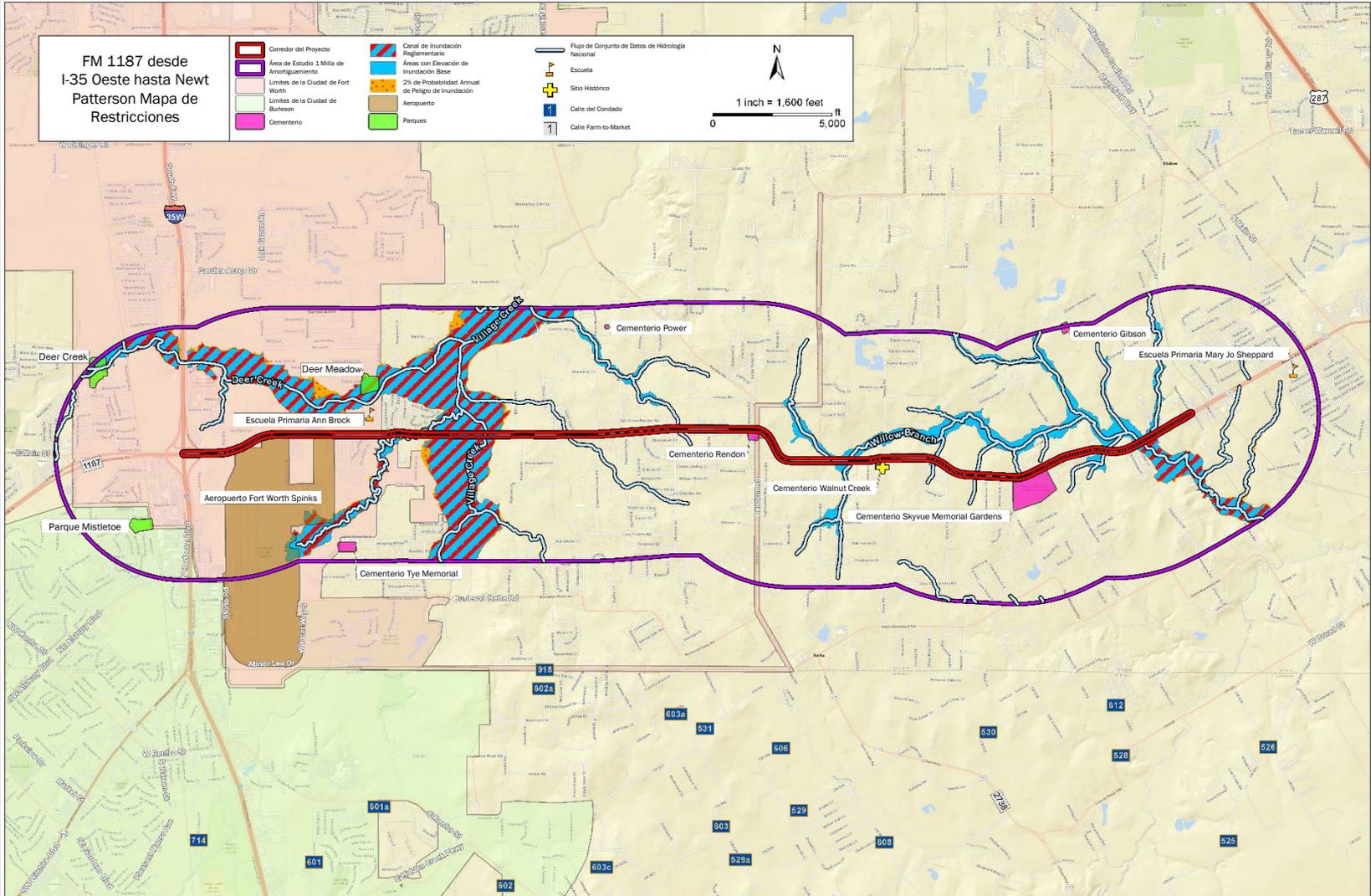


- Se preparará una Evaluación Ambiental (EA) de acuerdo con NEPA.
- Proporcionar al público la documentación ambiental.
- Incluye una evaluación de lo siguiente:
  - Calidad del Aire
  - Alojamiento Para Bicicletas/Peatones
  - Impactos en la Comunidad
  - Recursos Culturales
  - Materiales Peligrosos
  - Impactos Indirectos y Acumulativos
  - Derecho de Paso/Servidumbres
  - Ruido del Tráfico
  - Vegetación y Vida Silvestre
  - Recursos Hídricos





Una versión completa de este mapa está disponible para su descarga en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), búsqueda de palabras clave: "FM 1187 Newt Patterson"





## Coordinación de la Agencia

Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG)

- Comisión Histórica de Texas (THC)
- Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD)
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)



## Derecho de Paso

- Se prevé la adquisición de un nuevo derecho de paso para este proyecto.
- Se desconoce en este momento cuánto derecho de paso se requeriría para las mejoras propuestas.

## Servidumbres o Limitaciones

- Se desconoce en este momento cuántos acres de servidumbres se requerirían para las mejoras propuestas.

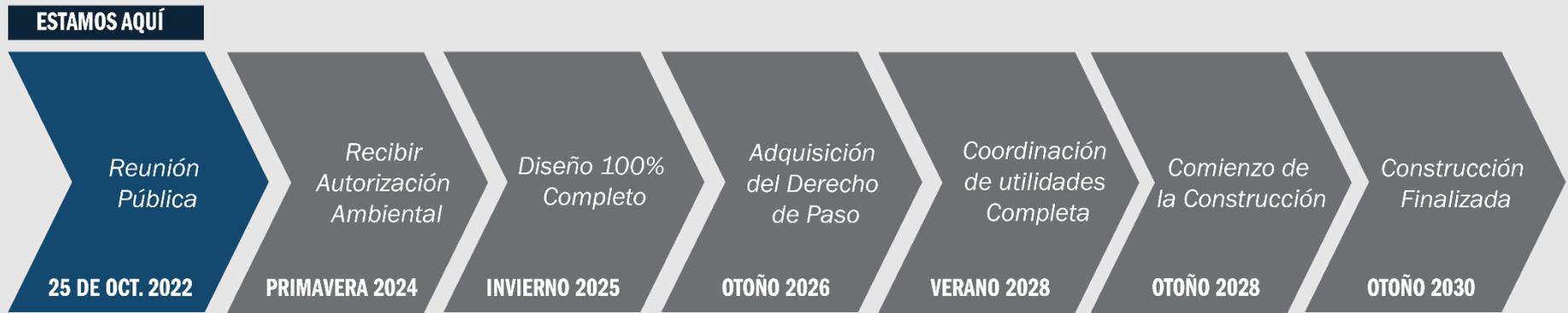


- Ley Uniforme de Asistencia de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970:
  - Una ley aprobada en 1970 que fue diseñada para garantizar que cualquier persona que poseyera propiedades necesarias para un propósito público fuera tratada de manera justa.
  - La ley establece pautas para la adquisición de propiedades y la reubicación de personas y empresas desplazadas.
- Es política del TxDOT que a las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les nieguen los beneficios excluidos de la participación o se les someta a discriminación por motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional.



- A cada propietario afectado se le ofrece una "compensación justa" por la propiedad necesaria para el proyecto. Para llegar a este valor, se contrataron tasadores independientes para preparar tasaciones detalladas y establecer el valor.
- Se hace una oferta por escrito a los propietarios basada en el valor determinado en las tasaciones.
- Proprietarios a los que se les da un mínimo de 30 días para considerar la oferta
- Los folletos del derecho de paso están disponibles en el sitio web de TxDOT:

**<http://txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/publications/landowner-rights.html>**



*Este calendario es preliminar y está sujeto a cambios en función de la financiación. El proyecto no está actualmente financiado para la construcción.*

La divulgación pública será continua durante todo el estudio. Además de esta reunión pública, se prevé una segunda reunión pública en el verano de 2023 y se planea una audiencia pública para el invierno de 2024.



## Envíe Comentarios por:

- **Correo Electrónico:** James.Lang@txdot.gov
- **Correo:** Departamento de Transporte de Texas

ATTN: Jim Lang, P.E., TxDOT Project Manager

2501 SW Loop 820

Fort Worth, TX 76133

- **En línea:** Al visitar el sitio web [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov), busque "FM 1187 Newt Patterson" y luego haga clic en "Enviar su comentario".
- Si bien los comentarios siempre son bienvenidos, deben recibirse o tener matasellos antes del miércoles 9 de noviembre del 2022 para incluirse en la documentación oficial de la reunión.

El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-6760 durante el horario regular de oficina o enviar un correo electrónico al personal del proyecto en cualquier momento del proceso de desarrollo del proyecto.



***¡Gracias por acompañarnos!***