

The banner features a collage of images at the top showing people at a public meeting. On the left is the Texas Department of Transportation (TxDOT) logo. The main text is in blue and black, with a large Interstate 20 shield logo. The bottom of the banner has a dark blue background with white text for control numbers and the date.

TxDOT
Distrito de Fort Worth
Estudio del corredor de
I-20 Arlington/Grand Prairie
Reunión pública

I-20: US 287 hasta el este de South Carrier Parkway
Condados de Tarrant y Dallas

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

Script:

Bienvenidos a la presentación virtual pregrabada de participación pública del Departamento de Transporte de Texas. Agradecemos su interés en el proyecto y les damos la bienvenida a cada uno de ustedes. Tenga en cuenta que puede pausar esta presentación en cualquier momento para tener más tiempo para ver las diapositivas; y también puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás según sea necesario. En esta presentación, cubriremos el propósito de la participación pública, la descripción general del proyecto, las consideraciones ambientales y de derecho de vía. A esto le sigue una explicación de cómo proporcionar comentarios para el proyecto propuesto y la conclusión.

Ricardo Gonzalez



Ricardo Gonzalez, P.E.

Director de Planificación y Desarrollo de Transporte

Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés)

Distrito de Fort Worth

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

2

Script:

Mi nombre es Ricardo González y soy el Director de Transporte, planificación y desarrollo del Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TXDOT. Su opinión sobre las mejoras propuestas es valiosa y ayudará a beneficiar a la comunidad y dará forma a las recomendaciones finales del proyecto. Los materiales de la reunión pública virtual y la información del proyecto se pueden encontrar en www.txdot.gov escribiendo la palabra clave del proyecto en el cuadro de búsqueda en la esquina superior derecha. Después de presentar la información del proyecto, agradeceríamos sus comentarios.



Script:

El 7 de noviembre de 2000 fue el último día sin muertes en las carreteras de Texas. Eso significa que durante casidos décadas, al menos una persona ha muerto cada día. Todos tenemos un papel que desempeñar para cambiar eso. Este mensaje es ese recordatorio: poner fin a la racha de muertes en las carreteras de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestra meta de cero muertes para el 2050. Los tejanos pueden desempeñar un papel importante para poner fin a los accidentes fatales con algunos hábitos de manejo sencillos: usar cinturones de seguridad, conducir sin exceder el límite de velocidad, guardar el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas. Entonces, por favor haga su parte y comparta este mensaje con sus amigos y familiares. Gracias y por favor disfruten el resto de esta presentación.

Agenda		
1	Descripción general del estudio	5 - 7
2	Condiciones actuales	8 - 14
3	Alternativas consideradas	15 - 20
5	Evaluación de alternativas	21
6	Descripción general de factores ambientales	22 - 23
7	Descripción general del derecho de vía	24
8	Próximos pasos	25
9	Cómo hacer comentarios	26
10	Conclusión	27

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024 **4**

Script:

Esta presentación proporcionará una descripción general del estudio, una explicación de las condiciones actuales del corredor, las alternativas propuestas que se consideraron, una evaluación de esas alternativas, una descripción de los factores ambientales, una revisión del cronograma y los próximos pasos, cómo enviarnos sus comentarios, así como información de contacto.



Script:

El corredor de aproximadamente 11.49 (once punto cuarenta y nueve) millas de la I-20 en los condados de Tarrant y Dallas incluye el diseño preliminar y la evaluación ambiental desde la US 287 hasta el este de South Carrier Parkway. El estudio del corredor también incluye 3.53 (tres punto cincuenta y tres) millas de SH 360 desde Arkansas Lane hasta East Sublett Road y West Camp Wisdom Road, así como 1.61 (uno punto sesenta y uno) millas de la PGBT y SH 161 desde Mayfield Road hasta Bardin Road. El corredor del estudio está resaltado en naranja, con el proyecto adyacente del Conector de PGBT/SH 360 en amarillo y el proyecto del Conector Sureste en morado. Otros proyectos adyacentes incluyen la extensión de Dr. Martin Luther King Drive a Yaupon Drive y las mejoras en la intersección de Great Southwest Parkway en la calle lateral de I-20.

Descripción general del estudio – Agencias asociadas

TxDOT está coordinando este estudio con las siguientes agencias asociadas:



Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

6

Script:

TxDOT está coordinando y recopilando comentarios sobre este estudio de las siguientes agencias: la Administración Federal de Carreteras, el Distrito de Dallas de TxDOT, el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas, la Autoridad de Autopistas de Peaje del Norte de Texas, los condados de Tarrant y Dallas, las ciudades de Arlington y Grand Prairie y Trinity Metro.

Descripción general del estudio – Metas y objetivos

Metas

- Mejorar la movilidad, la seguridad y las operaciones.
- Reducir los conflictos de tráfico y mejorar la administración de accesos.
- Equilibrar la movilidad y el acceso a lo largo del corredor.
- Dar cabida al transporte multimodal.
- Desarrollar soluciones factibles e implementables.

Objetivos

- Identificar una solución definitiva para el corredor que satisfaga las necesidades, el propósito y las demandas futuras de transporte determinados por el estudio, al tiempo que incorpora proyectos adyacentes existentes y futuros.
- Identificar y desarrollar posibles proyectos de mejora provisional en función de la financiación disponible.

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

7

Script:

Trabajando con nuestros socios, los objetivos del Estudio del Corredor de I-20 Arlington/Grand Prairie son mejorar la movilidad, la seguridad y las operaciones, al tiempo que se reducen los conflictos de tráfico y se mejora la administración del acceso. El proyecto de la I-20 equilibraría la movilidad y el acceso a lo largo del corredor para dar cabida al transporte multimodal. Sobre la base de estas metas, los objetivos del estudio son identificar una solución de corredor definitiva que satisfaga la necesidad del estudio, el propósito y las demandas futuras de transporte, al tiempo que incorpora proyectos adyacentes existentes y futuros. También se identificarán y desarrollarán posibles proyectos de mejora provisional en función de los fondos disponibles.

Condiciones actuales de I-20

Condiciones existentes

- Cuatro carriles principales en cada dirección.
- Calles laterales discontinuas de un solo sentido y de dos sentidos.
- Corredor multiuso y desarrollado.
- 15 distribuidores viales en el área del estudio.
- El ancho del derecho de vía (ROW, por sus siglas en inglés) varía de 410 a 530 pies.
- Instalaciones discontinuas para bicicletas/peatones.

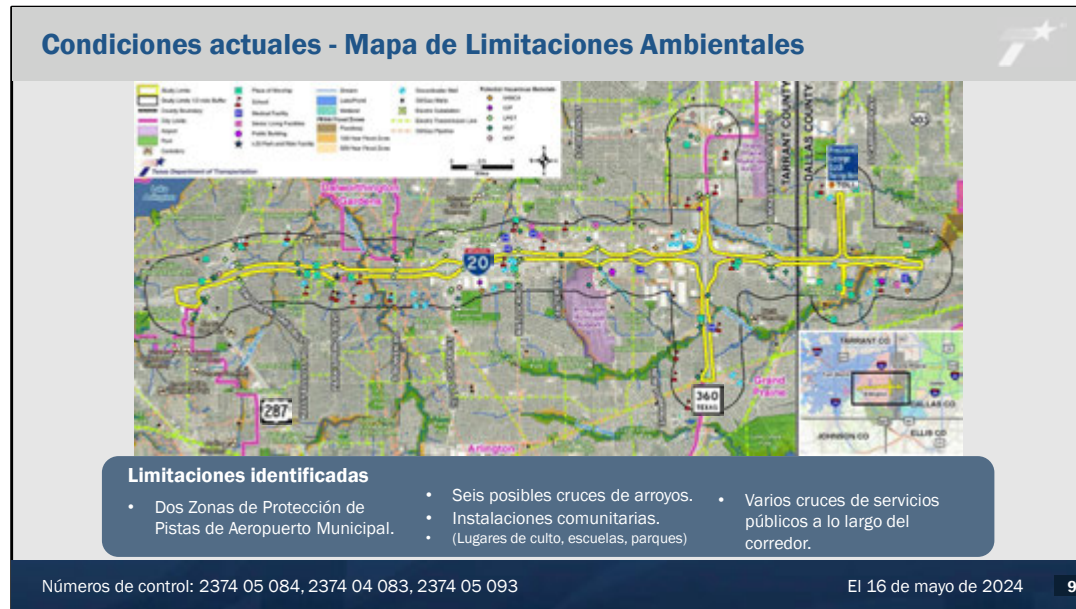
Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

8

Script:

Para comenzar el estudio, el equipo evaluó las condiciones existentes a lo largo del corredor multiuso de la I-20 para conocer las condiciones actuales del corredor. Consta de cuatro carriles principales en cada dirección, con instalaciones discontinuas para bicicletas y peatones y calles laterales discontinuas de un solo sentido y dos sentidos, dentro de un ancho de derecho de vía existente que varía entre 410 y 530 pies. El corredor está totalmente desarrollado con 15 distribuidores viales dentro del área del estudio.



Script:

El mapa de limitaciones ambientales para el Estudio del Corredor de I-20 Arlington/Grand Prairie se ha utilizado para documentar las condiciones existentes y proporcionar contexto para el desarrollo de alternativas. El área de estudio de la I-20 se encuentra dentro de un corredor urbano establecido. Este corredor experimentó una rápida urbanización en las décadas de 1980 y 1990 tras la finalización de la I-20 a finales de la década de 1970. Los patrones de uso de la tierra abarcan desde residencial unifamiliar hasta comercial e industria ligera, y luego pasan a una mezcla de usos multifamiliares y comerciales hacia los límites orientales del estudio.

Comenzando en los límites occidentales, hay instalaciones comunitarias que incluyen lugares de culto, escuelas y luego, extendiéndose más hacia el este, se encuentra el hospital en la esquina de Matlock Road y la I-20. Hay un impacto potencial en un parque de la ciudad al sur de la I-20 a lo largo de Park Springs Boulevard, Gene Schrickel Jr Park. Si fuera afectado, esto resultaría en un impacto de la Sección 4(f) que tendría que ser mitigado a través de la coordinación de TxDOT y la Ciudad de Arlington. Hay tres arroyos principales en el corredor, Kee Branch, Rush Creek y Fish Creek. Estos arroyos y ríos afluentes son cruzados por el corredor de la I-20 para un total de 6 cruces sobre arroyos. Hay dos aeropuertos municipales a lo largo del corredor del estudio, el Aeropuerto Municipal de Arlington y el Aeropuerto Municipal de Grand Prairie. Es importante tenerlos en cuenta debido a la **Zona de Protección de la Pista o la RPZ**, por sus siglas en inglés. Esto regula la altura de las estructuras en las proximidades de los aeropuertos, por lo que durante el diseño se deben considerar estas RPZ. Finalmente, con un corredor urbano establecido, los servicios públicos pueden convertirse en una limitación para la expansión de la infraestructura vial. Para este corredor del estudio hay varios servicios eléctricos y oleoductos y gasoductos que cruzan el corredor y son más frecuentes en la parte occidental del área del estudio.

Condiciones actuales del corredor – Análisis de tráfico alternativo

Recogida de datos

- Datos de planificación y programación de transporte de TxDOT.
- Modelos de tráfico de 2020 y 2045 del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG, por sus siglas en inglés).
- Datos de origen y destino del NCTCOG.
- Datos históricos del Sistema de Base de Datos de Conteo de Tráfico (2020) y NCTCOG (2021).
- Sincronización de semáforos de las ciudades de Arlington/Grand Prairie.
- Datos históricos de accidentes del Sistema de Información de Registros de Accidentes (CRIS, por su siglas en inglés) (2019 - 2023).
- Recuentos de tráfico de NTTA PGBT/SH 161

Promedio de Tráfico Diario (ADT, por sus siglas en inglés) de I 20 y Proyecciones de Tráfico en Horas Pico basadas en datos de NCTCOG

- Tráfico existente en 2021: 110,977 ADT.
- Año del diseño de 2045: 146,762 ADT.
- 7.1% Promedio de tráfico diario de camiones.

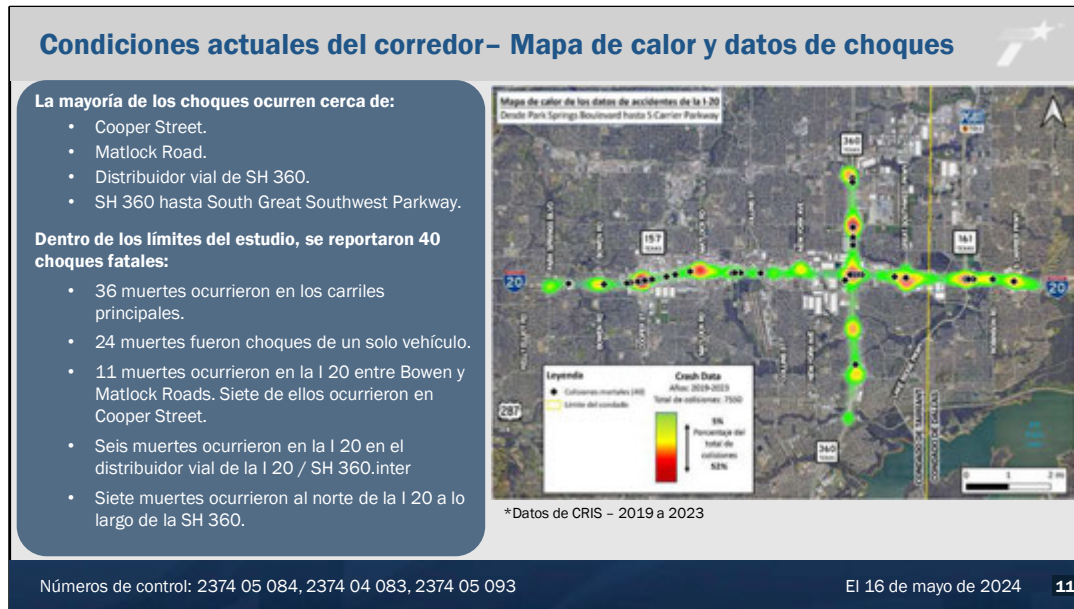
Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

10

Script:

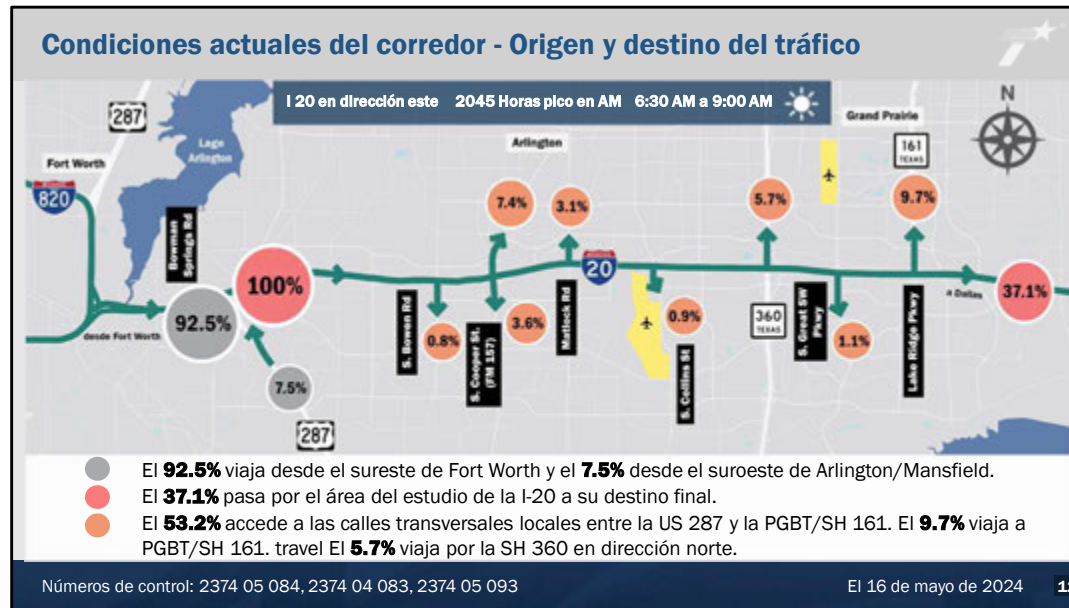
El equipo del estudio continuó adquiriendo una comprensión del corredor de la I-20 mediante la recopilación de datos para múltiples análisis de tráfico, que incluyen: datos de planificación y programación de transporte de TxDOT, modelos de tráfico de NCTCOG de 2020 y 2045, datos de origen y destino de NCTCOG, el Sistema de Base de Datos de Conteo de Tráfico y datos históricos de NCTCOG, de 2020 y 2021 respectivamente, la sincronización de los semáforos de las ciudades de Arlington y Grand Prairie, Sistema de Información de Registros de Accidentes, también conocido como CRIS, datos históricos de accidentes y los datos de tráfico de la Autoridad de Autopistas de Peaje del Norte de Texas para la carretera de peaje President George Bush o SH 161. Estos datos permitieron al equipo del estudio analizar varios aspectos del flujo de tráfico a lo largo del corredor, que muestra un aumento del tráfico diario promedio de 110,977 (ciento diez mil novecientos setenta y siete) vehículos por día en 2021 a un volumen de tráfico diario promedio proyectado de 146,762 (ciento cuarenta y seis mil setecientos sesenta y dos) en 2045. Los datos de tráfico de 2021 también muestran que aproximadamente el 7.1% del tráfico diario promedio en el corredor de la I-20 está compuesto por camiones.



Script:

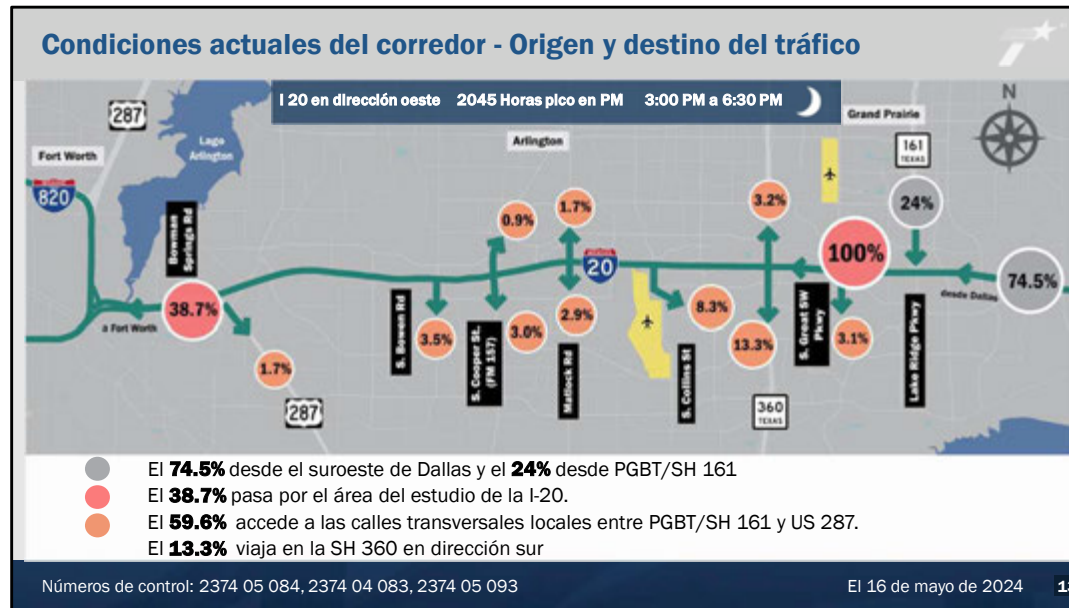
Basado en los datos de choques de CRIS de 2019 a 2023, este mapa muestra las concentraciones de tráfico y choques a lo largo del corredor del estudio de la I-20 desde Park Springs Boulevard hasta South Carrier Parkway y SH 360 desde Mildred Walker Parkway hasta Arkansas Lane, con la mayoría de los choques ocurriendo cerca de Cooper Street, Matlock Road, la SH 360 en el distribuidor vial de la I-20 y la sección de la I-20 desde SH 360 hasta South Great Southwest Parkway.

De las 39 muertes reportadas en el área general del estudio, 37 ocurrieron en los carriles principales del área de estudio y 23 fueron choques de un solo vehículo. El mayor número de muertes ocurrió en la I-20 entre Bowen Road y Matlock Road, con 10 muertes. De ellos, siete ocurrieron en Cooper Street. Otros lugares de muertes fueron en el distribuidor vial de la I-20 y la SH 360 con seis muertes y justo al norte de la I-20 a lo largo del área de estudio de la SH 360 con siete muertes.



Script:

Como parte del análisis de tráfico del corredor de la I-20, se evaluaron los modelos de tráfico proyectados para 2045 del Consejo de Gobierno del Centro Norte de Texas. Esta diapositiva muestra los datos de origen y destino recopilados para el tráfico de la I-20 en dirección este durante las horas pico de la mañana entre las 6:30 a.m. y las 9 a.m. En general, el 92.5 por ciento del tráfico accederá al corredor de la I-20 en dirección este desde el sureste de Fort Worth y el 7.5 por ciento desde el suroeste de Arlington y Mansfield. Se estima que el 37 por ciento de los automovilistas pasarán por la totalidad del corredor de la I-20, mientras que el 53 por ciento de los automovilistas accederán a las calles transversales locales entre la US 287 y la carretera de peaje President George Bush o SH 161, mostrando una mezcla de tráfico de paso con tráfico de circulación local.



Script:

Los datos proyectados de tráfico pico de origen y destino para el corredor de la I-20 en dirección oeste de las 3 p.m. a las 6:30 p.m. estiman que el 74.5 por ciento de los automovilistas viajarán desde el suroeste de Dallas y el 24 por ciento vendrán desde la autopista de peaje President George Bush o SH 161. Se estima que el 38.7 por ciento de los automovilistas pasarían por el corredor de estudio de la I-20, mientras que el 59.6 por ciento accedería a las calles transversales locales entre la autopista de peaje President George Bush o SH 161 y US 287, lo que nuevamente muestra un aumento en la combinación de tráfico de paso con tráfico de circulación local.

Condiciones actuales del corredor – Problemas de tráfico

Movilidad

- Carriles principales insuficientes para las condiciones de tráfico actuales y futuras.
- Capacidad inadecuada para el crecimiento actual y futuro.
- Congestión en distribuidores viales, rampas y calles transversales.
- Alto volumen de tráfico de entrecruzamiento

Conectividad

- Las carreteras discontinuas de un solo sentido y de dos sentidos impiden un viaje multimodal sin problemas.
- Falta de conectividad para las instalaciones para bicicletas y peatones.

Seguridad

- Las calles laterales discontinuas causan problemas de navegación para los servicios de emergencia.
- No cumple con los estándares actuales de espacio libre vertical de puentes para un corredor de carga.

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093 El 16 de mayo de 2024 **14**

Script:

A partir de las evaluaciones ambientales y los análisis de tráfico realizados, el equipo del estudio identificó los siguientes problemas a lo largo del corredor de la I-20:

Las mejoras en la movilidad son necesarias porque no hay suficientes carriles principales para las condiciones actuales y el crecimiento proyectado para el futuro, con congestión y espacio insuficiente para vehículos en distribuidores viales, rampas y cruces. Además, hay un número significativo de segmentos con altos volúmenes de tráfico que son mayores que la capacidad de carril existente, creando un Nivel de Servicio de F durante las horas pico de viaje.

Hay una falta de conectividad debido a las calles laterales discontinuas en todo el corredor que impiden un viaje multimodal sin interrupciones con una combinación de calles laterales de un solo sentido y de dos sentidos.

Hay varios problemas de seguridad a lo largo del corredor, incluidas las calles laterales discontinuas que causan problemas de navegación para los servicios de emergencia y las alturas de los puentes que no cumplen con los estándares actuales de espacio libre vertical para un corredor de carga.

Estos problemas se traducen en un aumento de los tiempos de viaje para los conductores, cuellos de botella debido a un alto volumen de tráfico, congestión de tráfico en las rampas de las carreteras en los carriles principales y en las calles transversales y problemas de seguridad significativos.

Para cumplir con los objetivos de este proyecto, el equipo desarrolló diseños alternativos para mejorar estos problemas de tráfico. Las siguientes diapositivas muestran secciones típicas de las condiciones existentes de la I-20, la opción sin construcción y tres alternativas propuestas.



Script:

Una sección típica muestra la forma física y la relación de los diversos elementos de la carretera que están presentes en, o propuestos para, un intervalo normal o típico a lo largo de una carretera. Actualmente, la sección típica existente de la I-20 desde Park Springs Boulevard hasta Bowen Road consta de cuatro carriles de 12 pies de ancho en cada dirección con calles laterales discontinuas de doble sentido. La sección de la carretera de doble sentido en dirección este es desde Park Springs Boulevard hasta Grace Preparatory Academy. Para la opción sin construcción, estas condiciones existentes se mantendrían.



Script:

Desde Bowen Road hasta South Carrier Parkway, la sección típica existente de la I-20 se compone de cuatro carriles de circulación de 12 pies de ancho con un carril auxiliar y calles laterales discontinuas de un solo sentido en cada dirección.



Script:

Esta es la sección típica alternativa de carriles de uso general propuesta por la I-20. Se compone de cinco a seis carriles de circulación de 12 pies de ancho, uno a dos carriles auxiliares de 12 pies de ancho, una calle lateral de un solo sentido de dos carriles como mínimo y un camino de uso compartido de 11 pies de ancho en cada dirección, dentro de un ancho de derecho de vía propuesto que varía entre 410 y 464 pies. Esta alternativa propuesta tendría un carril principal adicional en cada dirección, así como la adición de dos carriles auxiliares, calles laterales continuas y caminos de uso compartido.



Script:

La alternativa de carriles de uso general con carriles distribuidores colectores está diseñada con cinco a seis carriles de 12 pies de ancho con uno a dos carriles auxiliares de 12 pies de ancho y agrega dos carriles distribuidores colectores de 12 pies de ancho y un mínimo de dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección dentro de un ancho de derecho de vía propuesto que varía entre 410 y 479 pies. Los carriles distribuidores colectores están diseñados entre los carriles principales de la carretera y las rampas o calles laterales para alejar el tráfico de baja velocidad que se junta con los cambios de carril del flujo de tráfico de alta velocidad en los carriles principales. Además de un carril principal adicional, uno o dos carriles auxiliares, calles laterales continuas y caminos de uso compartido en cada dirección, esta alternativa también incluiría distribuidores colectores de dos carriles.

Alternativas consideradas – Alternativas propuestas para I-20

Alternativa de carriles exprés concurrentes

Los carriles expresos están diseñados entre los carriles principales para los conductores que tienen intención de pasar por la mayor parte del corredor en lugar de salir en una dirección transversal. No se proponen para...



Preliminary – Subject to Change

Revise los gráficos de rollos esquemáticos conceptuales en [TxDOT.gov](https://www.txdot.gov).

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

19

Script:

Finalmente, la alternativa de carril exprés concurrente consta de cinco carriles principales de 12 pies de ancho, dos calles laterales de 12 pies de ancho y un camino de uso compartido de 11 pies de ancho en cada dirección, en un ancho de derecho de vía que varía entre 410 y 512 pies. Los dos carriles exprés concurrentes de 12 pies de ancho en cada dirección se construirían entre los carriles principales hacia el este y hacia el oeste, con entradas y salidas colocadas a intervalos específicos a lo largo del corredor. En comparación con las secciones típicas existentes, esta alternativa incluiría un carril principal adicional, dos carriles auxiliares, calles laterales y caminos de uso compartido, y también agregaría dos carriles exprés en cada dirección.



Script:

El equipo del estudio está siguiendo un proceso de desarrollo de alternativas para cumplir con los objetivos del estudio. Están identificando y desarrollando alternativas mediante la evaluación de múltiples factores de estudio y limitaciones para determinar una alternativa de construcción para avanzar hacia un diseño posterior, después de recopilar comentarios de las partes interesadas y del público. El equipo continuará trabajando con sus socios interesados para recopilar comentarios sobre las tres alternativas propuestas e incluirá comentarios del público de esta reunión pública virtual y presencial.

	Sin construcción	Carriles GP	GP con carriles CD	Carriles exprés concurrentes (5/2/2/5)
NECESIDAD Y OBJETIVO				
Movilidad	★	★★	★★★★	★★★★★
Conectividad	★	★★★★	★★★★	★★★★★
Seguridad	★	★★★★	★★★★	★★★★★
FACTIBILIDAD, INGENIERÍA Y DISEÑO				
Servicios públicos	★	★★★	★★	★
Adaptaciones tecnológicas	★	★★	★★	★★★★★
ROW	★★★★	★★★	★★★	★
AMBIENTAL				
Desplazamientos	★★★★	★★★★	★★★	★
PARTICIPACIÓN PÚBLICA				
Partes interesadas y el público	A definir	A definir	A definir	A definir
COSTO DE CONSTRUCCIÓN				
Costo	\$0	\$2.06 mil millones	\$2.17 mil millones	\$2.23 mil millones
Total	★	★★★★	★★★★	★★
Escala de valoración de alternativas: Menos favorable ★★★★★ Más favorable				

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

21

Script:

Como parte del proceso de desarrollo de alternativas del Estudio del Corredor de I-20 Arlington/Grand Prairie, se creó una matriz de análisis de alternativas para comparar las alternativas que se están considerando. Las alternativas se evalúan para varios criterios con respecto a la necesidad y el propósito del estudio, como los beneficios de movilidad, conectividad y seguridad, el diseño factible, la minimización de los impactos ambientales, los costos estimados del proyecto y la incorporación de los comentarios de las partes interesadas y del público. Esta tabla resume la evaluación del análisis de alternativas hasta la fecha, que se actualizará a medida que avance el estudio e incluirá comentarios de las partes interesadas y del público. Para obtener información más detallada sobre la matriz de análisis de alternativas, consulte a un representante del estudio.



Asignación de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en Inglés) al Departamento de Transporte de Texas

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 con fecha del 9 de diciembre de 2019, y ejecutadas por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y TxDOT.

Script:

Se anticipa que este proyecto recibirá fondos federales, y debido al componente federal, se requiere que TxDOT evalúe los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales. El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional, también conocido como NEPA por sus siglas en inglés. El proceso NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales en el medio ambiente natural y artificial y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si continuar o no con el proyecto. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras que permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para revisar y aprobar ciertos proyectos asignados de NEPA. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto.

Descripción general de factores ambientales

Los informes técnicos ambientales que se están preparando para el estudio propuesto evaluarán los impactos potenciales en las siguientes categorías de recursos:



Recursos culturales, incluidos los recursos históricos y arqueológicos.



Materiales peligrosos.



Ruido del tráfico.



Recursos comunitarios, incluidas las poblaciones de Justicia Ambiental.



Calidad del aire.



Áreas de recreación protegidas bajo la Sección 4(f) de la Ley DOT y el Capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre de Texas.



Recursos biológicos, incluidas las especies amenazadas y en peligro de extinción y sus hábitats.



Recursos hídricos, incluidas las aguas de los EE. UU. y los humedales.

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

23

Script:

El proceso de NEPA requiere un análisis de los impactos potenciales en el medio ambiente natural y artificial como resultado del estudio propuesto.

Como parte del proceso ambiental, se están preparando análisis técnicos para documentar los posibles impactos ambientales del proyecto. Las categorías de recursos analizados incluyen:

- Recursos culturales, incluidos los recursos históricos y arqueológicos
- Materiales peligrosos
- Ruido del tráfico
- Recursos comunitarios, incluidas las poblaciones de Justicia Ambiental
- Calidad del aire
- Recursos protegidos bajo la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte y el Capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre de Texas;
- Impactos indirectos y acumulativos
- Recursos biológicos, incluidas las especies amenazadas y en peligro de extinción y sus hábitats.
- Recursos hídricos, incluidas las aguas de los EE. UU. y los humedales.

Los informes técnicos estarán disponibles para revisión pública, una vez aprobados, en la Oficina del Distrito de Fort Worth de TxDOT. La documentación ambiental se desarrollará de acuerdo con los estándares de NEPA, TxDOT y FHWA.

Descripción general del derecho de vía

“Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970:

Una ley aprobada en 1970 que fue diseñada para garantizar que cualquier persona que poseyera una propiedad necesaria 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 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 o que de otra manera sean objeto de discriminación por motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional".

[https://www.txdot.gov/business/right of way/landowner bill of rights.html](https://www.txdot.gov/business/right%20of%20way/landowner%20bill%20of%20rights.html)

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024

24

Script:

Actualmente, TxDOT se encuentra en la fase conceptual del proyecto. A medida que avanza el proyecto, las necesidades de derecho de vía se definirán con más detalle y se presentarán en una futura reunión y audiencia públicas.

El Proceso de Adquisición del Derecho de Vía seguiría las leyes y políticas federales y estatales. La Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, conocida como la Ley Uniforme, es la ley federal que se sigue para las tasaciones, negociaciones y reubicación de familias o empresas. Las copias impresas de los folletos de derecho de vía y la Declaración de Derechos del Propietario Estarán disponibles en la estación de derecho de vía en la reunión pública presencial y también están disponibles en el enlace de esta diapositiva en www.txdot.gov.

El Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) es la agencia responsable de adquirir el derecho de vía adicional de los propietarios individuales para el proyecto. TxDOT se asegurará de que la Agencia Pública Local adquiera todos los bienes inmuebles de acuerdo con las disposiciones del Título III de la Ley Uniforme y sus regulaciones federales asociadas (49 CFR Parte 24). Todas las negociaciones de derecho de vía que se lleven a cabo están sujetas a esta ley y a este reglamento. Los folletos de reubicación, que proporcionan una descripción general del Programa de Asistencia para la Reubicación y describen los servicios ofrecidos y los pagos para los cuales las personas, familias, empresas y organizaciones sin fines de lucro desplazadas pueden ser elegibles para recibir, están disponibles para descargar en la dirección del sitio web de TxDOT que figura en la lista.

Se puede obtener información sobre los beneficios, servicios y el cronograma de adquisición de derecho de vía llamando a la Oficina del Distrito de TxDOT al (817) 370-6951.



Script:

Mire al mensaje naranja "Estamos aquí" en la parte superior de la diapositiva. Después de que se cierre el período de comentarios para esta reunión pública, el equipo del proyecto revisará los comentarios recibidos y preparará un informe resumido de la reunión pública. El informe resumido se publicará en la página web del proyecto cuando esté completo. En los próximos pasos, el equipo del proyecto desarrollará el esquema de diseño y los documentos ambientales. Se prevé una segunda reunión pública para principios de 2025. Se desarrollará un esquema de diseño aprobado y se finalizará la documentación ambiental antes de una audiencia pública prevista para principios o mediados de 2026. También se prevé la autorización ambiental a principios o mediados de 2026, después de lo cual puede comenzar el diseño final, la adquisición del derecho de vía y la construcción de los proyectos adyacentes identificados, dependiendo de la financiación.

Cómo enviar sus comentarios

Todos los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del lunes 3 de junio de 2024. Los comentarios se pueden enviar por:

Formulario de comentarios
Envíe sus comentarios en la reunión a puertas abiertas completando un formulario de comentarios, enviando sus comentarios por correo electrónico o por correo postal a TxDOT.

Correo electrónico
Envíelo a:
Curtis.Loftis@txdot.gov
Incluya una referencia a
I 20 Corridor Study Public Meeting

Correo Postal
TxDOT Fort Worth District Office
ATTN: Curtis Loftis, P.E.
2501 Southwest Loop 820
Fort Worth, Texas 76133
Incluya una referencia a
I 20 Corridor Study Public Meeting

En línea
www.TxDOT.gov: Búsqueda de palabras clave: I 20 Arlington/Grand Prairie
Haga clic en Formulario de comentarios en línea debajo de la sección de **Descargar**.



Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093 El 16 de mayo de 2024 26

Script:

Un paso importante en el proceso de desarrollo del proyecto es la revisión de los comentarios de esta reunión pública.

TxDOT le recomienda que revise los materiales disponibles en la reunión a puertas abiertas y publicados en la página web de la reunión pública y que proporcione comentarios por escrito.

Puede enviar comentarios por escrito dejando un formulario de comentarios en la reunión a puertas abiertas en persona o utilizando el formulario de comentarios en línea. También se puede acceder al formulario de comentarios en línea escaneando el enlace del código QR que se muestra en esta diapositiva.

También puede enviar comentarios por escrito utilizando la tarjeta de comentarios que se encuentra en la página web del proyecto en la sección de descargas.

El formulario de comentarios puede enviarse por correo electrónico a Curtis.Loftis@txdot.gov o por correo postal a TxDOT Fort Worth District, Attention: Curtis Loftis, P.E., 2501 Southwest Loop 820, Fort Worth, Texas 76133.

Los comentarios deben enviarse en línea, por correo electrónico o por correo postal y recibirse antes del lunes 3 de junio de 2024, o tener matasellos de esa fecha, para incluirse en la documentación oficial de la reunión pública.

Las respuestas a los comentarios recibidos durante el período de comentarios se incluirán en la documentación de la reunión pública que se publicará en la página web del proyecto cuando se complete. La página web del proyecto se puede encontrar en línea en la URL que se muestra en esta diapositiva, o escaneando el código QR.

Conclusión

¡Gracias!

Por favor, proporcione sus comentarios en la estación de comentarios, en persona o en línea. Todos los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del lunes 3 de junio de 2024.

Si tiene alguna pregunta, póngase en contacto con nosotros en:

Curtis Loftis, P.E.
Gerente de Proyecto de TxDOT
(817) 370 6807
Curtis.Loftis@txdot.gov

Números de control: 2374 05 084, 2374 04 083, 2374 05 093

El 16 de mayo de 2024 **27**

Script:

¡Gracias por asistir a la reunión pública del Estudio del Corredor de I-20 Arlington/Grand Prairie! Por favor, proporcione sus comentarios en la estación de comentarios, en persona o en línea. Todos los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del lunes 3 de junio de 2024.

Si tiene alguna pregunta después de la reunión comunitaria, comuníquese con el Gerente de Proyecto de TxDOT, Curtis Loftis, P.E. al (817) 370-6807 o por correo electrónico a Curtis.Loftis@txdot.gov.