



**GUIÓN DE LA REUNIÓN PÚBLICA VIRTUAL
ESTUDIO DEL CORREDOR I-30 WEST
I-30 DESDE I-820 HASTA CHISHOLM TRAIL PARKWAY;
I-820 DESDE CLIFFORD STREET HASTA CHAPIN ROAD;
SPUR 341 DESDE I-30 HASTA DOWNE DRIVE Y
SH 183 DESDE RIDGMAR MEADOW ROAD HASTA ROSEWOOD STREET
CONDADO DE TARRANT, TEXAS
CSJs: 1068-01-213, 1068-01-230, 0008-15-057
22 DE MARZO DEL 2022**

**SR. RICARDO GONZALEZ, P.E., DIRECTOR DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO DE
TRANSPORTE**

DIAPOSITIVA 1 – Diapositiva del Título

Bienvenido a la reunión pública virtual pregrabada del Departamento de Transporte de Texas, para presentar las mejoras propuestas a la Carretera Interestatal 30, o I-30, desde I-820 hasta Chisholm Trail Parkway, I-820 desde Clifford Street hasta Chapin Road, Spur 341 desde I-30 hasta Downe Drive y State Highway 183 o SH 183, desde Ridgmar Meadow Road hasta Rosewood Street en el Condado de Tarrant, Texas. Durante la reunión pública virtual, usted puede poner en pausa la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás empleando su reproductor de video en cualquier momento.

DIAPOSITIVA 2 – Bienvenidos

Gracias por acompañarnos esta noche. Mi nombre es **Ricardo Gonzalez** y soy el **Director de Planeación y Desarrollo de Transporte** del Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT.

Esta reunión pública virtual presentará información audiovisual sobre las mejoras propuestas a la I-30. Una vez que haya sido presentada la información del proyecto, puede proporcionar sus comentarios sobre las mejoras propuestas del 22 de marzo al 25 de abril del 2022. Su valiosa opinión sobre estas mejoras propuestas será de beneficio para la comunidad y ayudará a determinar la recomendación final del proyecto.

DIAPPOSITIVA 3 – Reunión Pública Virtual en Respuesta a los Requerimientos de Salud Pública

En virtud de la circunstancia extraordinaria del brote de COVID-19, así como de nuestro compromiso con la protección de la salud pública, el TxDOT está ofreciendo una reunión pública virtual para evitar el contacto interpersonal.

Además, TxDOT está proporcionando dos opciones presenciales para aquellos que deseen participar en persona en lugar de hacerlo en línea. Los asistentes a la opción presencial podrán ver la misma presentación que se estará realizando en la reunión pública virtual, revisar copias impresas de los materiales del proyecto y dejar comentarios escritos.

Esta presentación cubrirá la misma información que compartirá el Distrito de Fort Worth en la reunión pública presencial. No obstante, el proceso de comentarios para esta reunión pública virtual será distinto al que realizamos normalmente en una reunión presencial y se explicará en breve. Toda la información del proyecto se puede encontrar en el sitio web del TxDOT en www.txdot.gov con la búsqueda por palabra clave de "I-30 West Corridor Study." Por motivos de salud y seguridad, rogamos al público que vea los

materiales del proyecto disponibles en línea para evitar el contacto interpersonal. Ahora voy a presentar a HNTB Corporation, quien ha estado trabajando con TxDOT en el desarrollo del diseño técnico del proyecto propuesto.

ASESOR, narrador

DIPOSITIVA 4 – Opciones Presenciales para la Reunión Pública

Buenas noches, a nombre del TxDOT, tengo el gusto de darles la bienvenida a la reunión pública virtual para el Estudio del Corredor I-30 West.

Las opciones de asistencia presencial se prefieren por cita, y se llevarán a cabo el martes 22 de marzo de 3:00 a 7:00 p.m. en el Centro de Servicios Educativos de la Región 11, ubicado en 1451 South Cherry Lane, White Settlement, Texas y el jueves 24 de marzo de 4:00 a 8:00 p. m. en el Jardín Botánico de Forth Worth, ubicado en 3220 Botanic Garden Boulevard, Fort Worth, Texas.

Las personas que deseen asistir a la opción presencial deben registrarse en: www.signupgenius.com/go/I30westcorridorstudyPM o llamar al (833) 933-0431 y dejar un correo de voz con su información de contacto. Un miembro del equipo se pondrá en contacto con usted para programar una cita.

DIPOSITIVA 5 – Agenda

En este momento presentaré lo siguiente: Resumen del proyecto, Resumen ambiental, Calendario del proyecto y Sigüientes pasos y el Proceso de comentario público.

DIAPOSITIVA 6 – Partidarios del Proyecto

Antes de presentar los detalles del proyecto, quisiera reconocer a nuestros partidarios del proyecto locales que han participado en el desarrollo de este proyecto, incluyendo a: la Administración Federal de Carreteras, el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas, la Base Conjunta de la Reserva Naval y Aérea Fort Worth, las ciudades de Fort Worth y White Settlement, el Condado de Tarrant y Trinity Metro.

DIAPOSITIVA 7 – Propósito de la Reunión Pública

Como parte del Acta de la Política Ambiental Nacional, o proceso NEPA, TxDOT está llevando a cabo esta reunión para proporcionar al público una actualización sobre el estudio y presentar información audiovisual sobre las mejoras propuestas a la I-30. Esta reunión tiene como objetivo darle información sobre el diseño del proyecto y proporcionar un resumen ambiental, así como solicitar comentarios del público que puedan influenciar los elementos del diseño del proyecto. Actualmente no se han identificado fondos para la construcción del proyecto; el TxDOT está solicitando sus comentarios sobre áreas de alta prioridad en el corredor a las que se pueda dar atención por medio de proyectos complementarios. Estos proyectos complementarios se pueden llevar a cabo antes de que se construya el proyecto final, a medida que se disponga de fondos.

DIAPOSITIVA 8 – Participación Previa del Público

Durante el desarrollo del estudio, TxDOT realizó varias reuniones con grupo de trabajo técnico que se usualmente se llevan a cabo durante la fase de análisis de alternativas del proyecto, y que están conformadas por personal de la agencia y funcionarios del

gobierno local que tienen a su cargo la financiación, aprobación e implementación del proyecto propuesto. Estas reuniones ofrecen a los participantes la oportunidad de expresar su punto de vista, examinar y proporcionar su opinión sobre todos los aspectos del proyecto. Además de las reuniones del grupo de trabajo técnico, el TxDOT realizó reuniones con la Ciudad de Forth Worth, la Ciudad de White Settlement, la Base Conjunta de la Reserva Naval Aérea Fort Worth, Trinity Metro y el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas para recibir comentarios de estos socios del proyecto. El equipo del estudio también está coordinando proyectos de TxDOT adyacentes que están en curso. Estos incluyen el proyecto de la I-30 desde Linkcrest Drive hasta I-820 y el proyecto de la SH 183 North Tarrant desde I-30 hasta SH 199. Si desea conocer más información sobre estos proyectos, por favor visite el sitio web de TxDOT.

DIAPOSITIVA 9 – Metas y Objetivos del Estudio

Las metas y objetivos generales del estudio incluyen:

- Aliviar la congestión,
- Mejorar las operaciones,
- Optimizar la seguridad,
- Proporcionar opciones de transporte,
- Desarrollar soluciones viables que podrían consistir en proyectos complementarios para áreas de alta prioridad (a medida que se disponga de fondos) y
- Coordinar futuras revisiones del Plan de Transporte Metropolitano (MTP) con recomendaciones del estudio.

DIAPOSITIVA 10 – Propósito del Estudio

El propósito del Estudio del Corredor I-30 West es evaluar mejoras propuestas al corredor de I-30 existente, considerar posible carriles rápidos y evaluar mejoras en las carreteras de servicio, rampas y cruces incluyendo los intercambios I-30/I-820, I-30/Spur 341 e I-30/SH 183 que están dentro de los límites del proyecto. El siguiente paso en el proceso de participación del público es ofrecer esta reunión pública.

DIAPOSTIVA 11 – Avisos de la Reunión Pública

El aviso de la reunión pública para este proyecto se publicó en www.TxDOT.gov en "Public Meetings, Meetings and Notices" el martes 1 de marzo. A los funcionarios electos y funcionarios públicos se les envió por correo una carta, el aviso y una hoja informativa el miércoles 2 de marzo. A los dueños de propiedades adyacentes se les envió por correo un aviso, un formulario para comentarios y una hoja informativa el viernes 4 de marzo. Los dueños de propiedades adyacentes fueron identificados empleando registros tributarios del condado. A las demás personas interesadas se les envió por correo una tarjeta postal el viernes 4 de marzo. El aviso de esta reunión pública se publicó en el periódico *Fort Worth Star-Telegram* el domingo 6 de marzo en inglés y español, en el *White Settlement Bomber News* y *Benbrook News* el jueves 10 de marzo, los cuales son publicaciones en línea solamente. Un aviso en español sobre esta reunión pública se publicó el miércoles 9 de marzo en *Novedades News* , el cual también es solo una publicación en línea.

DIAPOSITIVA 12 – Resumen del Estudio I-30

Los límites para este estudio se extienden a lo largo de la I-820 hasta Chisholm Trail Parkway; I-820 desde Clifford Street hasta Chapin Road; Spur 341 desde I-30 hasta Downe Drive y SH 183 desde Ridgmar Meadow Road hasta Rosewood Street. El proyecto se extiende por partes de las ciudades de Benbrook, Fort Worth, Westover Hills y White Settlement en el Condado de Tarrant, Texas. El estudio abarca aproximadamente 12 millas de longitud.

DIAPOSITIVA 13 – Estudio del Corredor I-30

El estudio del corredor incluye preparar diseños conceptuales, un análisis de alternativas, datos y proyecciones del tráfico, ingeniería de tráfico y operaciones y participación del público. Los límites del estudio del corredor aparecen en el mapa en amarillo. Actualmente nos encontramos en esta fase del proyecto.

DIAPOSITIVA 14 – Esquemática del Diseño y Estudio Ambiental

La etapa esquemática de diseño y del estudio ambiental del proyecto incluirá el diseño esquemático geométrico de la alternativa recomendada, un estudio de drenaje, un Informe de Justificación de Acceso Interestatal, una evaluación ambiental y la participación del público. Los límites del diseño esquemática y el estudio ambiental aparecen en el mapa en rosado.

DIAPOSITIVA 15 – Proceso de Desarrollo del Proyecto

Normalmente el proceso de desarrollo del proyecto del TxDOT incluye:

- Identificar una necesidad,

- Realizar un estudio de viabilidad y de ruta,
- Análisis de alternativas y esquemática,
- Estudio ambiental con el apoyo de la participación del público,
- Diseño final detallado,
- Derecho de paso y servicios, y por último
- Construcción.

Después de esta reunión pública, el diseño propuesto será refinado basado en los comentarios de la reunión pública, mientras sea viable. Una vez finalizado esto, el diseño resultante pasará a ser la alternativa recomendada y avanzará a la fase de esquemática de diseño y documentación ambiental del proyecto.

DIAPOSITIVA 16 – I-30: Condiciones Existentes:

Dentro de los límites del proyecto, la I-30 consiste en tres a cuatro carriles de uso general de 12 pies de ancho en cada dirección y de dos a cuatro carriles discontinuos de carretera de servicio de 12 pies de ancho en cada dirección. Aquí se ilustra una sección típica de los carriles continuos y carreteras secundarias existentes de la I-30. Como pueden ver, el derecho de paso existente varía, teniendo una anchura típica de 350 pies. A lo largo del corredor existente, hay adaptaciones limitadas para peatones y no existen adaptaciones para bicicletas.

DIAPOSITIVA 17 – Alternativas de Carriles Continuos

Se realizó un análisis de alternativas para el proyecto a fin de determinar mejoras recomendadas. Este proceso empezó con la evaluación de varias secciones típicas. Se consideraron las siguientes secciones típicas:

- No construcción/No hacer nada - una sección típica de no construcción que mantiene tres a cuatro carriles continuos existentes en cada dirección.
- Carriles de uso general adicionales - una sección típica propuesta con la adición de uno a dos carriles de uso general en cada dirección.
- Carriles expresos concurrentes - una sección típica propuesta con la adición de como máximo un carril de uso general y un carril expreso concurrente en cada dirección.
- Carriles expresos reversibles - una sección típica propuesta con la adición de dos carriles expresos reversibles, no se agregarían más carriles de uso general.

Las diapositivas siguientes proporcionarán una breve descripción de cada alternativa y su sección típica.

DIAPOSITIVA 18 – No Construcción/No Hacer Nada

La alternativa de No construcción/No hacer nada conservaría los tres a cuatro carriles de uso general existentes y de dos a cuatro carriles discontinuos de carretera de servicio en cada dirección, no incluiría mejoras al corredor del proyecto. Lo que sí incluye esta alternativa es el mantenimiento de la carretera existente.

DIAPOSITIVA 19 – Carriles de Uso General Adicionales

La alternativa de carriles de uso general adicionales agregaría de uno a dos carriles de uso general en cada dirección y adaptaciones para peatones y bicicletas. La alternativa incluye una evaluación de carreteras de servicio continuas y requeriría derecho de paso adicional.

DIAPOSITIVA 20 – ¿Qué Son los Carriles Expresos?

Los carriles expresos generalmente se construyen en la mediana de los corredores de autopista y están separados del tráfico paralelo por medio de barreras. Los carriles expresos tienen mucho menos rampas de entrada y salida que los carriles de autopista paralelos y permiten el paso del tráfico para evitar los congestionamientos creados por los recorridos locales. Los carriles expresos no incluyen un componente de peaje, así que no ofrecen una velocidad garantizada.

DIAPOSITIVA 21 – Carriles Expresos Concurrentes

La alternativa de carriles expresos concurrentes agregaría como máximo un carril de uso general y un carril expreso concurrente en cada dirección, junto con adaptaciones para peatones y bicicletas. La alternativa incluye una evaluación de carreteras de servicio continuas y requeriría derecho de paso adicional. No se consideró componente de peaje en esta alternativa.

DIAPOSITIVA 22 – Carriles Expresos Reversibles

La alternativa de carriles expresos reversibles agrega dos carriles expresos reversibles junto con adaptaciones para peatones y bicicletas. La alternativa incluye una evaluación de carreteras de servicio continuas y requeriría un derecho de paso adicional. No se consideró componente de peaje en esta alternativa.

DIAPOSITIVA 23 – Resumen del Análisis de Alternativas de Carriles Continuos

El proceso de evaluación del análisis de alternativas comienza con el desarrollo de tres alternativas de construcción y la alternativa de No construcción/No hacer nada. El propósito de esta evaluación de alternativas es comparar las alternativas e identificar aquellas que mejor cumplan las metas y los objetivos del estudio. Consulte el sitio web del proyecto para ver una versión más grande de la matriz de evaluación. Las categorías siguientes fueron identificadas como la base o los criterios iniciales para evaluar las alternativas:

- Ingeniería,
- Tráfico,
- Medio Ambiente y
- Costo Estimado.

El resumen de las comparaciones de alternativas aparece en la diapositiva. La escala de evaluación de criterios utilizada en esta evaluación comparativa de alternativas incluye cinco niveles de grado. El sistema de calificación aparece en la tabla.

Con base en un análisis preliminar de tráfico, este segmento de la I-30 tiene direccionalidad de hora pico definitiva, lo que significa que el tráfico de la mañana es significativamente más alto en los carriles con dirección este y el tráfico de la noche es significativamente más alto en los carriles con dirección oeste. La alternativa de No construcción/No hacer nada no acomodaría la demanda de tráfico futuro; por lo tanto, su consideración quedó eliminada. Las tres alternativas de construcción fueron evaluadas más a fondo y se obtuvieron los resultados siguientes: Debido a la direccionalidad del tráfico, los carriles expresos concurrentes no serían utilizados para justificar los

considerables impactos al derecho de paso. El análisis preliminar de tráfico concluyó que los carriles expresos reversibles no proporcionarían un beneficio adicional en comparación con los carriles de uso general adicionales y traerían como consecuencia una mayor impronta en el derecho de paso, lo que significa que habría más impactos por derecho de paso.

Como resultado de la evaluación de análisis de alternativas y la coordinación con el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas, las ciudades adyacentes y las personas interesadas, consideración de las alternativas de No construcción/No hacer nada, carriles expresos concurrentes y carriles expresos reversibles quedaron eliminadas. Para cumplir las metas y los objetivos del estudio, se recomienda que la alternativa de carriles de uso general adicionales avance a la fase esquemática de diseño y documentación ambiental del proyecto desde I-820 hasta Camp Bowie Boulevard, en donde tendrá una transición la carretera existente. La alternativa de carriles de uso general adicionales, tal como se muestra en esta reunión pública, será refinada más extensamente mientras sea factible basados en los aportes del público dentro de los límites esquemáticos.

DIAPOSITIVA 24 – Alternativa Recomendada - Alternativa de Uso General

La alternativa recomendada proporcionaría una ruta de uso compartido de 10 pies de ancho para bicicletas y peatones en cada dirección, con una separación de 5 pies del bordillo de la carretera secundaria, mientras sea razonable y factible. En áreas donde la ruta de uso compartido no sea factible, como mínimo se proporcionará una acera de 8 pies. Visite el sitio web del proyecto en www.txdot.gov con la búsqueda por palabra clave

de “I-30 West Corridor Study” para ver los planos de la alternativa recomendada. Si tiene alguna pregunta sobre la alternativa recomendada, por favor póngase en contacto con TxDOT para solicitar información adicional.

Considere que como parte del análisis de alternativas, se evaluaron múltiples alternativas en los intercambios de Spur 341 y SH 183 y entraremos en más detalle más adelante durante esta presentación. El intercambio que se muestra en el plano de la alternativa recomendada es una de las alternativas preliminares que se están evaluando. Todas las alternativas de intercambios se evaluarán más a fondo según se desarrolle el análisis, incluyendo operaciones de tráfico y comentarios recibidos durante esta reunión pública.

DIAPOSITIVA 25 – Condiciones Existentes del Intercambio SH 183 y Spur 341

El equipo del proyecto está evaluando las deficiencias de los intercambios existentes y ha desarrollado alternativas para reconstruir los intercambios Spur 341 y SH 183 para resolver las siguientes deficiencias en cuanto a seguridad, operación e ingeniería. El intercambio actual no:

- cumple las directrices actuales de ingeniería,
- optimiza la seguridad,
- proporciona acceso para peatones y bicicletas,
- no funciona bien con el tráfico de hoy,
- y las operaciones de intercambio y la movilidad del tráfico continuarán deteriorándose con el tiempo a medida que aumente el tráfico.

DIAPOSITIVA 26 – Alternativas al Intercambio Spur 341 y Spur 183

Las alternativas que se muestran en la diapositiva fueron consideradas y analizadas. Estas alternativas están disponibles para ser revisadas en esta reunión pública. Todas las alternativas implementan los más recientes criterios de diseño y un acceso mejorado para peatones y bicicletas, comparadas con la alternativa de No construcción/No hacer nada. En las siguientes diapositivas se ofrecerá una descripción más detallada de cada alternativa. Dos alternativas que quedaron eliminadas de consideración debido a factibilidad geométrica o comentarios recibidos durante las series de reuniones de personas interesadas de febrero y marzo de 2021. Estas incluyen:

- Intercambio tipo diamante dividido de la SH 183 con Conector directo en dirección oeste de I-30 a SH 183 en dirección norte
- Par de un solo sentido en Spur 341 y SH 183

DIAPOSITIVA 27 – Intercambio Tipo Diamante Dividido SH 183 y Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Las rampas de entrada y salida propuestas en ambas direcciones servirían tanto al Spur 341 como a la SH 183. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa son el considerable excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y la consistencia con las expectativas o la familiaridad de los conductores. Los retos son las múltiples intersecciones señalizadas en la carretera secundaria. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$111M.

DIAPOSITIVA 28 – Intercambio Tipo Diamante Divergente SH 183 y Conectores

Directos (DC) Parciales (2) Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Se propone un intercambio tipo diamante divergente en I-30 y SH 183. Este tipo de intercambio optimiza la seguridad y la movilidad y es similar al intercambio SH 121/Sam Rayburn Tollway en South Colony Boulevard en The Colony, Texas, cerca de Nebraska Furniture Mart. Se proponen conexiones directas desde la dirección sur de Spur 341 y SH 183 a I-30 en dirección este y desde I-30 en dirección oeste a Spur 341 y SH 183 en dirección norte. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa son el excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y menos zigzagado en la I-30 y las carreteras de servicio propuestas. El reto aquí es un intercambio de tres niveles, debido a la altura del intercambio en proximidad de la ruta de vuelo de la Base de Reserva Conjunta. Se requeriría un análisis y una coordinación más a fondo si ésta alternativa avanza. Otras consideraciones son las expectativas o la familiaridad de los conductores relacionadas con un intercambiador tipo diamante divergente, así como impactos del derecho de paso en la esquina noroeste de Spur 341. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$122M.

DIAPOSITIVA 29 – Intercambio Tipo Diamante SH 183 e Intercambio Tipo Trompeta

Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Se proponen rampas tradicionales de entrada y salida en la I-30 hacia y desde la SH 183. El acceso directo hacia y desde el Spur 341 está en desnivel con respecto al tráfico de la carretera de servicio y de la SH 183. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa son el excedente

potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y el tráfico de Spur 341/SH 183 está separado. Los retos son un intercambio de tres niveles, debido a la altura del intercambio en proximidad de la ruta de vuelo de la Base de Reserva Conjunta, las conexiones a baja velocidad con Spur 341 y los impactos del derecho de paso en la esquina noroeste del Spur 341. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$106M.

DIAPOSITIVA 30 – Intercambio Tipo Diamante SH 183 y Conectores Directos (DC)

Parciales (3) Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Se proponen rampas tradicionales de entrada y salida de la I-30 hacia y desde la SH 183. Se proponen tres conexiones directas para el Spur 341, en dirección este de la I-30 hacia el Spur 341 en dirección norte, en dirección sur de la Spur 341 hacia la I-30 en dirección este y en dirección oeste de la I-30 hacia el Spur 341 en dirección norte. En dirección sur de la Spur 341 hacia la I-30 en dirección oeste accedería a la carretera de servicio y cruzaría la señal de Cherry Lane. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa son el considerable excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y menos zigzagado en la I-30 y las carreteras de servicio propuestas. El reto es que no habría un acceso directo de la I-30 en dirección oeste a Cherry Lane. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$119M.

DIAPOSITIVA 31 – Intersección Tipo Diamante de 3 Niveles SH 183 e Intersección

Tipo Diamante Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Esta alternativa proporciona un acceso total hacia y desde la SH 183 y el Spur 341. También se proporciona acceso directo hacia y desde Cherry Lane. En comparación con la alternativa de No construcción, los puntos a favor de esta alternativa son el considerable excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y el tráfico de la SH 183 rodeará las intersecciones con las carreteras de servicio. Los puntos en contra son un intercambio de tres niveles, debido a la altura del intercambio en proximidad de la ruta de vuelo de la Base de Reserva Conjunta, y las señales adicionales a lo largo de las carreteras de servicio. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$129M.

DIAPOSITIVA 32 – Intercambio Tipo Diamante SH 183 e Intercambio Tipo

Diamante Semidivergente Spur 341

Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Se propone un intercambio tipo diamante semidivergente en I-30 y Spur 341. Este tipo de intercambio optimiza la seguridad y la movilidad, ya que una dirección de recorrido no se extiende más allá del intercambio, limitando el acceso a solamente tres direcciones. Se proponen conexiones directas desde y hacia Cherry Lane. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa son el excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y una movilidad mejorada. Los retos son las expectativas o la familiaridad de los conductores, las salidas de la I-30 combinadas hacia Spur 341 y SH 183 y múltiples intersecciones con señales. El costo de esta alternativa es de aproximadamente \$121M.

DIAPPOSITIVA 33 – Intercambio Tipo Diamante SH 183 y Conectores Directos (DC)

Parciales (3) Spur 341 con Rotonda

Esta alternativa fue propuesta por el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas. Las rampas de lazo existentes de la I-30 hacia/desde el Spur 341 y la SH 183 se eliminarían. Se propone un intercambio tipo diamante tradicional en ambas direcciones de la I-30 hacia y desde la SH 183. Se propone acceso directo para todas las direcciones del Spur 341 hacia y desde la I-30. Se propone una rotonda para conectar Scott Street, Ridgmar Mall y Spur 341. Se proporciona acceso directo a Cherry Lane. En comparación con la alternativa de No construcción, los beneficios de esta alternativa incluyen el excedente potencial de derecho de paso, el acceso a Spur 341, SH 183 y Cherry Lane y menos zigzagado en la I-30 y las carreteras de servicio propuestas. Los retos incluyen las expectativas o la familiaridad de los conductores relacionadas con una rotonda, una menor velocidad para la conexión desde el Spur 341 en dirección sur hacia la I-30 en dirección oeste y el costo. Esta es la más costosa de las alternativas, que se estima a ser de aproximadamente \$140M.

DIAPPOSITIVA 34 – Matriz de Evaluación del Intercambio SH 183 y Spur 341

El proceso de evaluación del análisis de alternativas comienza con el desarrollo de las alternativas de construcción y la alternativa de No construcción/No hacer nada. El propósito de esta evaluación de alternativas es comparar las alternativas de intercambios e identificar aquellas que mejor cumplan las metas y los objetivos del estudio. Consulte el sitio web del proyecto, www.txdot.gov, para ver una versión más grande de la matriz de evaluación de intercambios. De manera similar a la matriz de

evaluación de carriles continuos, las categorías siguientes fueron identificadas como la base o los criterios iniciales para evaluar las alternativas de intercambios:

- Ingeniería,
- Tráfico,
- Medio Ambiente y
- Costo estimado

Los resultados de las comparaciones de alternativas aparecen en la diapositiva. La escala de evaluación de criterios utilizada en esta evaluación comparativa de alternativas incluye cinco niveles de grado. El sistema de calificación aparece en la tabla.

Es necesario un análisis geométrico y de tráfico más a fondo, que formará parte de la siguiente fase del estudio para determinar el intercambio propuesto en I-30 y Spur 341/SH 183. Los comentarios del público recibidos en esta reunión pública serán considerados para refinar las alternativas y continuar con un análisis más detallado para proporcionar la mejor alternativa de intercambio que cumpla las metas del estudio.

DIAPOSITIVA 35 – Proceso Ambiental

El estudio I-30 está financiado con fondos federales. Cuando un estudio o proyecto recibe fondos federales, TxDOT está obligado a evaluar los efectos potenciales ambientales del proyecto propuesto. El Acta de Política Ambiental Nacional, o proceso NEPA, requiere análisis de los posibles impactos al ambiente de origen natural y humano, y ayuda a tomar una decisión informada sobre proceder o no con el proyecto.

Antes del 16 de diciembre del 2014, la Administración Federal de Carreteras, o FHWA, revisaba y aprobaba documentos preparados según el Acta de Política Ambiental Nacional, conocida como NEPA; no obstante, a partir del 16 de diciembre del 2014, el TxDOT asumió la responsabilidad de la FWHA para revisar y aprobar ciertos documentos ambientales asignados por la NEPA. Este memorándum de entendimiento fue renovado el 9 de diciembre del 2019. Este proceso de revisión y aprobación se aplicará a este proyecto.

Esta reunión pública virtual, presentada por TxDOT, se ofrece para compartir información y para solicitar sus comentarios en relación con el proyecto del Corredor I-30 West propuesto.

DIAPOSITIVA 36 – Resumen Ambiental

Como parte del proyecto, TxDOT encargó al consultor de ingeniería a determinar los recursos ambientales que se analizarán, llevar a cabo trabajo de campo para determinar las posibles restricciones ambientales y documentar tales hallazgos en durante la preparación del documento NEPA. La documentación técnica para este proyecto abordará los posibles impactos identificados durante la fase de ingeniería y diseño del proyecto propuesto. Estas áreas de impactos potenciales incluyen recursos naturales, sociales y culturales, así como impactos potenciales al uso de suelo adyacente y circundante. Esta diapositiva muestra una lista de todos los recursos y las cuestiones que serán evaluadas durante los análisis ambientales. Sírvanse considerar que estos estudios ambientales están en curso; los hallazgos que resulten de ellos se compartirán en próximos eventos de participación pública.

DIAPPOSITIVA 37 – Mapa de Restricciones Ambientales

El mapa de restricciones ambientales del proyecto se utiliza para ayudar a los planificadores e ingenieros a determinar el método con el menor impacto para cumplir las metas y los objetivos del proyecto. Visite el sitio web del proyecto en www.txdot.gov con la búsqueda por palabra clave de “I-30 West Corridor Study” para ver el mapa completo de restricciones ambientales. Los estudios ambientales para este proyecto se encuentran en curso.

DIAPPOSITIVA 38 – Estudio del Corredor I-30

Actualmente el proyecto se encuentra en la fase de estudio del corredor, que incluye preparar diseños conceptuales, un análisis de alternativas, reunir datos y proyecciones del tránsito, ingeniería y operaciones de tránsito y participación del público. Los límites aparecen en color amarillo. Se espera que el estudio del corredor se complete a principios del 2023.

DIAPPOSITIVA 39 – Calendario del Proyecto

La siguiente fase incluye la esquemática del diseño y el estudio ambiental. El proceso NEPA incluye la participación del público, así como involucrar proactivamente a las personas interesadas y buscar los aportes del público. Esta diapositiva destaca los pasos del proceso de desarrollo del proyecto y el calendario del proyecto tentativo para la I-30 desde I-820 hasta Camp Bowie Boulevard.

Se anticipa que el borrador del diseño esquemático preliminar quede listo a principios del 2024. El borrador del documento ambiental, así como una audiencia pública, se anticipa a finales del 2024 o principios del 2025. Una vez aprobado el documento ambiental seguiría la autorización ambiental, que se anticipa para mediados del 2025.

Se espera que el desarrollo de los documentos ambientales para la parte del estudio a lo largo de la I-30 desde Camp Bowie Boulevard hasta Chisholm Trail Parkway será un estudio independiente que se preparará en una fecha futura.

DIAPOSITIVA 40 – Cronología Posterior del Proyecto

Las fases futuras del proyecto, incluyendo los planes de diseño finales, la adquisición de derecho de paso y las reubicaciones de servicios públicos, aún no han sido programadas y se determinarán en una fecha futura. La financiación para el proyecto aún se encuentra en proceso de identificación. Se prevé que esté disponible una financiación limitada para los proyectos complementarios a fin de atender necesidades de alta prioridad en el corredor. Estos proyectos complementarios aún no han sido identificados. Se agradecerán sus comentarios para ayudar a identificar posibles proyectos complementarios.

DIAPOSITIVA 41 – Materiales y Preguntas de la Reunión Pública

Para su comodidad, le invitamos a revisar toda la información desarrollada para este proyecto en línea en www.txdot.gov con la búsqueda por palabra clave: "I-30 West Corridor Study.". Los materiales como el borrador del diseño esquemático, el mapa de

restricciones y los diseños de alternativas están disponibles para ser revisadas en reunión pública virtual.

Sus preguntas sobre el proyecto son bienvenidas durante todo el proceso de desarrollo del proyecto. Si tiene preguntas o comentarios a lo largo del desarrollo del proyecto, por favor póngase en contacto con el Gerente del Proyecto del TxDOT, Charles Cox, P.E., al (817) 370-6533 durante horas normales de oficina o por correo electrónico a FTW_I_30_West@txdot.gov.

DIPOSITIVA 42 – Proceso de Comentarios del Público

Sus comentarios acerca de este proyecto son muy importantes para TxDOT. Sus puntos de vista sobre el Proyecto I-30 contribuirán en gran medida al éxito del proyecto. Esta diapositiva destaca el proceso para los comentarios del público.

Para que sean incluidos en el resumen de la reunión pública, todos los comentarios deben tener sello postal o ser recibidos a más tardar el lunes 25 de abril del 2022. Envíe por correo sus comentarios escritos a: Charles Cox, P.E., Gerente del Proyecto del TxDOT, Oficina del Distrito de TxDOT de Fort Worth, 2501 Southwest Loop 820, Fort Worth, Texas, 76133, o deje un comentario verbal por medio del correo de voz al (833) 933-0431. Envíe sus comentarios por correo electrónico al Gerente de Proyecto del TxDOT a FTW_I_30_West@txdot.gov. Los comentarios en línea se pueden enviar en www.txdot.gov búsqueda por palabra clave: “I-30 Corridor West Study.” Seleccione este proyecto y escoja “Submit Your Comments” en la esquina superior derecha de la página web del proyecto. Agradecemos su paciencia y comprensión en este proceso de comentarios. Las respuestas a sus comentarios enviados durante el periodo de

comentarios se incluirán en el resumen de la reunión pública virtual. Este informe se publicará en el sitio web de TxDOT una vez finalizado antes de la reunión pública.

DIAPOSTIVA 43 – Conclusión

Damas y caballeros, agradecemos sinceramente que nos hayan acompañado en esta reunión pública de TxDOT sobre la propuesta del Estudio del Corredor I-30 West en el Condado de Tarrant. Sus preguntas, comentarios e inquietudes recibirán una cuidadosa consideración. Por favor dedique unos minutos a revisar los materiales del proyecto en línea. Y no olvide enviar sus comentarios antes del lunes 25 de abril del 2022. Esta reunión pública queda oficialmente finalizada. Gracias.