



GUIÓN DE REUNIÓN PÚBLICA VIRTUAL

SEGMENTO 1 DE LA I-35W

I-35W DESDE SEMINARY DRIVE HASTA FM 3391/EAST RENFRO STREET,

I-20 DESDE HEMPHILL STREET HASTA CAMPUS DRIVE, Y

SH 174 DESDE I-35W HASTA NORTHWEST NEWTON DRIVE

CONDADOS DE TARRANT AND JOHNSON, TEXAS

CSJS: 0014-02-050, 0014-02-055

27 DE ABRIL DE 2021

**RICARDO GONZALEZ, P.E., DIRECTOR DE TRANSPORTE, PLANIFICACIÓN Y
DESARROLLO DE TXDOT**

DIAPOSITIVA 1 – Diapositiva de Título

Bienvenidos a la reunión pública virtual pregrabada del Departamento de Transporte de Texas para las mejoras propuestas a la carretera interestatal 35W, o I-35W, desde la I-20 hasta la carretera estatal 174, o SH 174, en los condados de Tarrant y Johnson, Texas. Durante la reunión pública virtual, puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video en cualquier momento.

DIAPOSITIVA 2 – Bienvenido

Gracias por acompañarnos. Mi nombre es **Ricardo Gonzalez** y sirvo 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 las mejoras propuestas a la I-35W desde la I-20 hasta la SH 174. Después de presentar la información del proyecto, por favor envíenos sus comentarios sobre las mejoras propuestas entre el 27 de abril al 12 de mayo de 2021. Sus valiosas aportaciones a estas mejoras propuestas beneficiarán a la comunidad y contribuirán a configurar la recomendación final del proyecto.

DIAPOSITIVA 3 – Reunión Pública Virtual en Respuesta a la Salud Pública

Dada la circunstancia única del brote de COVID-19, junto con nuestro compromiso de proteger la salud pública durante esta emergencia nacional, TxDOT está llevando a cabo esta reunión pública virtual para evitar el contacto en persona. En este momento, el formato virtual sustituirá a una reunión pública en persona. La presentación cubrirá la misma información que el Distrito de Fort Worth habría compartido en la reunión pública en persona. Sin embargo, el proceso de comentarios para esta reunión pública virtual será diferente de lo que normalmente llevamos a cabo en una reunión en persona y se explicará en breve. Toda la información del proyecto se puede encontrar en el sitio web de TxDOT en www.txdot.gov con la búsqueda por palabra clave "I-35W Segment 1".

DIAPOSITIVA 4 – Agenda

En este momento, entregaré la presentación a nuestra consultora de Halff Associates, Inc. para presentar los siguientes temas: descripción del proyecto, informe ambiental, fechas del proyecto y proceso de comentarios públicos.

MARIA GUERRA, P.E., CONSULTORA DE INGENIERIA

DIAPOSITIVA 5 – Socios del Proyecto

Hola, soy María Guerra, consultora de ingeniería con Halff Associates, Inc. la cual está bajo contrato con el distrito de Fort Worth de TXDOT. A nombre de TxDOT, me gustaría darle la bienvenida a la reunión pública virtual para el proyecto del segmento 1 de la I-35W.

Antes de discutir los detalles del proyecto, quisiera reconocer a nuestros socios locales que han participado en el desarrollo de este proyecto, incluyendo: la Administración Federal de Carreteras, el Consejo de Gobiernos del Centro-Norte de Texas, los condados de Tarrant y Johnson y las ciudades de Burleson y Fort Worth.

DIAPOSITIVA 6 – Propósito de la Reunión Pública Virtual

Como parte de la Ley de Política Ambiental Nacional, o proceso conocido como NEPA, por sus siglas en inglés, TxDOT está organizando una reunión pública virtual para presentar al público información actualizada sobre el proyecto. También se presentará información de audio y visual sobre las mejoras propuestas a la I-35W desde la I-20 a la SH 174. El propósito de esta reunión virtual es proporcionar un informe actualizado del diseño del proyecto, un informe ambiental y solicitar comentarios del público que puedan influir los elementos de diseño del proyecto.

DIAPOSITIVA 7 – Previa Participación Pública

Durante el desarrollo del proyecto y la etapa de análisis de alternativas, TxDOT llevó a cabo varias reuniones del Grupo de Trabajo Técnico. Tales reuniones están compuestas por personal de la agencia y funcionarios del gobierno local que tienen un papel en el

financiamiento, los permisos y la implementación del proyecto propuesto. Estas reuniones ofrecen a los participantes la oportunidad de expresar sus aportes, escrutinio y opinión sobre todos los aspectos del proyecto. Además de estas reuniones del grupo de trabajo técnico, TxDOT llevo a cabo reuniones individuales con las ciudades, talleres de derecho de vía y reuniones con el consejo de la ciudad para recibir aportaciones de los socios del proyecto.

DIAPOSITIVA 8 – Propósito del Estudio del Corredor

El propósito del proyecto del segmento 1 de la I-35W es mejorar la movilidad, el acceso y la seguridad de la I-35W actualizando la infraestructura para cumplir con los estándares de diseño actuales. El proyecto reconstruiría y ampliaría los carriles principales de la I-35W con nuevas rampas y vías laterales de acceso en cada dirección para aliviar la congestión existente.

DIAPOSITIVA 9 – Avisos de Reunión Pública

- Esta reunión pública se publicó en el sitio web www.TxDOT.gov bajo la página “Hearings, Meetings and Notices” el martes 6 de abril de 2021.
- Los funcionarios públicos y electos recibieron por correo un aviso y una hoja informativa el miércoles 7 de abril de 2021.
- Los propietarios adyacentes recibieron por correo un aviso y una hoja informativa el viernes 9 de abril del 2021. Tales propietarios fueron identificados utilizando el registro fiscal de impuestos de los condados.
- Los residentes de los vecindarios adyacentes cercanos recibieron una tarjeta postal el viernes 9 de abril de 2021.

- Los avisos en inglés y español de esta reunión pública se publicaron en el periódico *Fort Worth Star-Telegram* el sábado 10 de abril de 2021.

DIAPOSITIVA 10 – Descripción del Proyecto

Ahora destacaré los límites del proyecto. Los límites del estudio del segmento 1 de la I-35W son desde Seminary Drive hasta FM 3391 o East Renfro Street. Los límites del estudio de la I-20 son desde Hemphill Street hasta Campus Drive. Y los límites del estudio de la SH 174 son desde la I-35W hasta Northwest Newton Drive. El proyecto se extiende por partes de las ciudades de Fort Worth y Burleson en los condados de Tarrant y Johnson, Texas. El proyecto tiene aproximadamente 10 millas de longitud y un costo de construcción estimado de \$568 millones. Un proyecto separado para el segmento 2 de la I-35W desde la calle Renfro hasta la US 67 al sur de este proyecto está siendo estudiado.

DIAPOSITIVA 11 – Proceso de Desarrollo del Proyecto

Los esfuerzos de TxDOT para el estudio del corredor incluirán: diseños conceptuales; análisis de alternativas; esquemas de diseño geométrico y estudios ambientales respaldados con participación pública; un análisis de valor; estudios de drenaje; conteos y análisis de tránsito con un informe de justificación de acceso interestatal; visualización 3D del diseño; levantamiento topográfico y mapeo del derecho de vía existente; e ingeniería de servicios públicos subterráneos.

DIAPPOSITIVA 12 – I-35W: Condiciones Existentes

Dentro de los límites del proyecto, la I-35W consta de tres carriles principales de 12 pies de ancho en cada dirección y dos carriles de vías laterales de acceso de 12 pies de ancho en cada dirección. Aquí se muestra una sección transversal de los carriles principales y las vías laterales de acceso existentes de la I-35W. El derecho de vía existente varía entre 300 pies y 450 pies.

DIAPPOSITIVA 13 – Áreas de Estudio del Análisis Alternativo

TxDOT ha desarrollado un análisis de alternativas para evaluar las mejoras propuestas a lo largo de la I-35W, con esfuerzos adicionales en cuatro áreas de estudio. Estas son áreas que, a través de estudios de tráfico y con la colaboración de varios interesados, se demostró que son cruciales para mejorar el corredor. Estas incluyen:

- Mejoras en la I-20, incluyendo el intercambio de la I-35W y la I-20,
- El intercambio de la I-35W y la FM 1187,
- El intercambio de la I-35W y la SH 174, y
- Mejoras en la SH 174, todas las cuales se muestran aquí.

DIAPPOSITIVA 14 – Intercambio de la I-35W/I-20 – Condiciones Existentes

TxDOT está evaluando mejoras a lo largo de la I-20 desde Hemphill Street hasta Campus Drive, incluyendo el intercambio de la I-35W y la I-20 que se construyó en 1991. Actualmente TxDOT está evaluando el intercambio existente y desarrollará alternativas para mejorar el intercambio, según sea necesario.

DIAPOSITIVA 15 – Intercambio de la I-35W / FM 1187 – Condiciones Existentes

La FM 1187 es una carretera importante que cruza la I-35W dentro de los límites del proyecto. La FM 1187 está muy cerca de McAllister Road, lo cual presenta desafíos operativos y de acceso. TxDOT ha desarrollado tres alternativas para el intercambio de la I-35W y la FM 1187 para mejorar la seguridad, las operaciones y el acceso en esta área. Estas alternativas incluyen un intercambio tradicional de tipo diamante, un intercambio parcial de tipo hoja de trébol y un intercambio de tipo diamante divergente. Estas tres alternativas están disponibles para su inspección en esta reunión pública.

DIAPOSITIVA 16 – Intercambio de la I-35W / SH 174 – Condiciones Existentes

TxDOT también ha desarrollado tres alternativas para el intercambio de la I-35W y la SH 174. El intercambio existente tiene acceso local limitado y no proporciona acceso desde la I-35W en dirección norte a la SH 174 en dirección sur. Estas alternativas incluyen un intercambio direccional tradicional de tres niveles, un intercambio direccional con un cuadro de vía lateral de acceso y un intercambio direccional con un pareado de Center Drive y la vía lateral de acceso de la SH 174. Estas tres alternativas están disponibles para su inspección en esta reunión pública.

DIAPOSITIVA 17 – SH 174 – Condiciones Existentes

La SH 174 se conecta a la I-35W a través de un sistema de intercambio, lo que resulta en una transición de tráfico a alta velocidad de la I-35W a una arteria urbana de baja velocidad en la SH 174. TxDOT ha desarrollado tres alternativas para mejorar las operaciones y la seguridad a lo largo de la SH 174. Estas alternativas incluyen la alternativa de paso elevado de ferrocarril, la alternativa de paso elevado en Hillery Street

y la alternativa de paso elevado en Renfro Street. Estas tres alternativas están disponibles para su inspección en esta reunión pública.

DIAPOSITIVA 18 – Secciones Típicas del Análisis de Alternativas

Se realizó un análisis de alternativas para el proyecto para determinar las mejoras recomendadas. Al comienzo de este proceso, se evaluaron varias secciones típicas. Las siguientes secciones típicas fueron consideradas:

- Alternativa A, una sección típica sin construcción que mantiene tres carriles principales existentes en cada dirección.
- Alternativa B, una sección típica propuesta con cinco carriles principales en cada dirección.
- Alternativa C, una sección típica propuesta con seis carriles principales en cada dirección.
- Alternativa D, una sección típica propuesta con cinco carriles principales en dirección norte y seis carriles principales en dirección sur al norte de Risinger Road, y cinco carriles principales en cada dirección al sur de Risinger Road.
- Alternativa E, una sección típica propuesta con seis carriles principales en cada dirección al norte de Risinger Road y cinco carriles principales en cada dirección al sur de Risinger Road.
- Alternativa F, una sección típica propuesta con cinco carriles principales en cada dirección y un carril expreso reversible.
- Alternativa G, una sección típica propuesta con cuatro carriles principales y un carril expreso en cada dirección.

DIAPPOSITIVA 19 – Resumen del Análisis de Alternativas

Se utilizó un análisis de enlace selecto para medir la eficacia de las alternativas del carril expreso a lo largo de la I-35W. Este análisis mostró un bajo porcentaje de viajes completos a través de los límites del área de estudio. Por ejemplo, en la dirección sur, se espera que solo el 28 por ciento de los vehículos que ingresan al corredor I-35W desde el norte permanezcan en la I-35W al sur de la SH 174.

Además, se utilizó un análisis de demanda y capacidad en la hora punta para evaluar las operaciones y tomar una decisión final sobre el número de carriles principales propuestos. Se utilizó una matriz de evaluación durante el análisis de alternativas para identificar qué alternativas deberían estudiarse más a fondo. La matriz de análisis de alternativas está disponible para su inspección en esta reunión pública.

DIAPPOSITIVA 20 – I-35W: Alternativa en Desarrollo

El proyecto del segmento 1 de la I-35W aumentaría los carriles principales existentes en dirección norte a cinco carriles principales de 12 pies de ancho. Para los carriles principales en dirección sur entre la I-20 y Risinger Road, se proponen seis carriles principales de 12 pies de ancho, y entre Risinger Road y la SH 174, se proponen cinco carriles principales de 12 pies de ancho. Aquí se muestran secciones típicas de los carriles principales propuestos de la I-35W en dirección sur y en dirección norte.

DIAPPOSITIVA 21 – I-35W: Alternativa en Desarrollo (Continuación)

El proyecto del segmento 1 de la I-35W reconstruiría rampas en el corredor para mejorar las operaciones de tráfico. El proyecto proporcionaría de dos a tres carriles de vías laterales de acceso de 12 pies de ancho en cada dirección. Además, se realizarían

mejoras en las calles transversales con alojamiento para bicicletas y peatones, y rutas de uso compartido de 10 pies de ancho adyacentes a las vías laterales de acceso de la I-35W en cada dirección.

DIPOSITIVA 22 – Proceso Ambiental

Se prevé que el proyecto del segmento 1 de la I-35W sea financiado por el gobierno federal. Debido a que el proyecto recibe fondos federales, se requiere que TxDOT evalúe los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto. La Ley de Política Ambiental Nacional, o proceso NEPA por sus siglas en inglés, proporciona un análisis de los impactos potenciales al medio ambiente natural y artificial, y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si el proyecto sigue adelante.

Antes del 16 de diciembre de 2014, la Administración Federal de Carreteras, conocida como FHWA por sus siglas en inglés, revisó y aprobó documentos preparados bajo la Ley de Política Ambiental Nacional, conocida como NEPA. Sin embargo, el 16 de diciembre de 2014, TxDOT asumió la responsabilidad de la FHWA de revisar y aprobar ciertos documentos ambientales asignados por NEPA. Este memorando de entendimiento fue renovado el 9 de diciembre de 2019. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto propuesto.

Esta reunión pública virtual, presentada por TxDOT, se proporciona para compartir información al público y solicitar comentarios del público con respecto al proyecto propuesto para el segmento 1 de la I-35W.

DIAPOSITIVA 23 – Resumen Ambiental

Como parte del ámbito del proyecto, TxDOT asignó al consultor de ingeniería las tareas de definir los recursos ambientales que se analizarán, realizar trabajo de campo para determinar los impactos potenciales a los recursos ambientales y documentar esos hallazgos en la preparación del documento de NEPA. La documentación técnica para este proyecto abordaría los impactos potenciales 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 por el uso de la tierra adyacente y circundante. Esta diapositiva muestra una lista de todos los recursos y problemas que se evaluarían durante el análisis ambiental. Tenga en cuenta que estos estudios ambientales están en curso, cualquier hallazgo como resultado de estos estudios se compartirá en futuros eventos de participación pública.

DIAPOSITIVA 24 – Calendario del Proyecto

El proceso de NEPA incluye la participación pública y la participación proactiva de los grupos interesados y la búsqueda de aporte público. Esta diapositiva destaca los pasos del proceso de NEPA y las fechas del proyecto.

Actualmente, se están realizando refinamientos al esquema de diseño con un borrador de diseño preliminar previsto para la primavera de 2022. Se prevé que un borrador del documento ambiental esté completo en el verano de 2022 con una audiencia pública prevista para el otoño de 2022. Una vez aprobado el documento ambiental, se prevé la aprobación ambiental en la primavera de 2023. Las fechas de adquisición de derecho de vía y reubicación de servicios públicos aún no se han determinado. El proyecto se

construirá en fases, y se espera que la Fase 1 comience en el 2027. Se espera que todos los componentes del proyecto estén construidos y en funcionamiento para el 2036.

DIAPOSITIVA 25 – Costo y Calendario Subsecuente del Proyecto

Se han desarrollado estimaciones de costos del proyecto actual. Los costos de construcción se estiman en \$568 millones, con \$24 millones adicionales para la adquisición de derechos de vía, \$32 millones para reubicaciones de servicios públicos y \$34 millones para ingeniería. Las fases futuras del proyecto, incluidos los planes de diseño finales, la adquisición de derechos de vía y la reubicación de servicios públicos, no se han programado y se determinarán en una fecha posterior. El financiamiento para el proyecto completo del segmento 1 de la I-35W aún está siendo identificado. Sin embargo, se espera que haya fondos limitados disponibles para subproyectos que aborden las necesidades de alta prioridad en el corredor. Estos subproyectos aún no se han identificado.

DIAPOSITIVA 26 – Reunión Pública: Materiales y Preguntas

Para su comodidad, lo invitamos a ver toda la información desarrollada para este proyecto en línea en www.txdot.gov búsqueda de palabras clave: “I-35W Segment 1”. Los materiales de la reunión pública, como el borrador del esquema y los diseños alternativos, están disponibles para su inspección en esta reunión pública virtual.

Las preguntas del proyecto son bienvenidas durante todo el proceso de desarrollo del proyecto. Si tiene preguntas o comentarios durante el desarrollo del proyecto, comuníquese con el Gerente de Proyecto de Diseño de TxDOT, Tejas Soni, P.E.,

llamándolo al (817) 370-6852 durante el horario de oficina habitual o envíele un correo electrónico a I35WSeg1@txdot.gov..

DIAPOSITIVA 27 – Proceso de Comentarios Públicos

Sus comentarios sobre el proyecto del segmento 1 de la I-35W son muy importantes para TxDOT y contribuirán en gran medida al éxito de este proyecto. Esta diapositiva destaca el proceso de comentarios públicos.

Para que sus comentarios se incluyan en el resumen de la reunión pública, todos los comentarios escritos deben recibirse antes del miércoles 12 de mayo de 2021. Envíe los comentarios por escrito al Gerente de Proyectos de Diseño de TxDOT Tejas Soni, P.E. al Distrito de Fort Worth de TxDOT, 2501 Southwest Loop 820, Fort Worth, Texas 76133. Envíe sus comentarios por correo electrónico al Gerente de Proyectos de Diseño de TxDOT a I35WSeg1@txdot.gov. Los comentarios en línea se pueden enviar usando el sitio web www.txdot.gov búsqueda de palabras clave: "I-35W Segment 1." Seleccione este proyecto, luego haga clic en el cuadro "Submit Your Comment" en la esquina superior derecha de la página web del proyecto. Agradecemos su comprensión con el proceso de comentarios. Las respuestas a sus comentarios enviados durante el período de comentarios se incluirán en el resumen de la reunión pública virtual. Este informe se publicará en el sitio web de TxDOT cuando sea finalizado antes de la ~~reunión~~ [audiencia](#) pública.

DIAPOSITIVA 28 – Conclusión

Damas y caballeros, les agradecemos sinceramente por participar en la reunión pública virtual de TxDOT para el proyecto propuesto del segmento 1 de la I-35W en los condados de Tarrant y Johnson. Sus preguntas, comentarios e inquietudes recibirán una cuidadosa consideración. Por favor tome un momento para revisar los materiales del proyecto en línea. Y recuerde enviar sus comentarios antes del miércoles 12 de mayo de 2021. Esta reunión pública virtual ha finalizado oficialmente. Gracias.