



**REUNION REPUBLICA VIRTUAL  
INTERESTATAL 35W  
Desde la CR 604/CR 707 hasta la US 67  
CSJ: 0014-03-087  
Condado de Johnson, Texas  
Jueves 5 de noviembre de 2020  
**FINAL****

---

**RICARDO GONZALEZ, P.E., Narrador**

**DIPOSITIVA 1 – Dispositiva del Introducción/titulo**

Buenas noches, señoras y señores. Me gustaría darle la bienvenida a la audiencia pública virtual del 7 de diciembre de 2021, Interestatal (I) 35W en Alvarado, que ha sido pregrabada, para el proyecto de construcción propuesto desde County Road (CR) 604 / CR 707 hasta United States Highway (US) 67 en el condado de Johnson, Texas. Apreciamos su interés en el proyecto I-35W y les damos la bienvenida a cada uno de ustedes. Tenga en cuenta que puede poner en pausa esta presentación en cualquier momento para permitir más tiempo para ver las diapositivas.

**DIPOSITIVA 2 – Bienvenida**

Gracias por acompañarnos. Mi nombre es **Ricardo González**, y sirvo como **Director de Planeación y Desarrollo de Transporte para el Distrito de Fort Worth** del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT. Esta audiencia pública virtual, presentada por TxDOT, se ofrece para compartir información y fomentar los comentarios del público con respecto a las mejoras propuestas para la I-35W desde el puente de la CR 604 y la CR 707 hasta la US 67. La página web del proyecto para esta Audiencia Pública Virtual es [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov). Busque "I-35W at Alvarado".

### **DIAPPOSITIVA 3 – Agenda**

En esta presentación, se tratarán los siguientes temas: información sobre la audiencia pública virtual, resumen del proyecto, resumen ambiental, información sobre el derecho de paso, el calendario del proyecto y los próximos pasos, y el proceso de comentarios públicos.

### **DIAPPOSITIVA 4 – Audiencia pública virtual - 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 audiencia pública virtual para minimizar el contacto en persona. La audiencia pública virtual proporcionará la misma información que la audiencia pública opcional en persona realizada el martes 7 de diciembre de 2021, incluyendo información del proyecto, el plazo estimado, el proceso para presentar comentarios y los contactos clave.

Sin embargo, el proceso de comentarios para esta audiencia pública virtual será diferente del que normalmente se lleva a cabo en una audiencia presencial y se explicará en breve. Toda la información del proyecto se puede encontrar en el sitio web de TxDOT. Por razones de salud y seguridad, animamos al público a ver los materiales del proyecto expuestos en línea para minimizar el contacto en persona.

### **Narrador**

### **DIAPPOSITIVA 5 - Audiencia pública virtual - Exposiciones**

La opción en persona se llevará a cabo el martes 7 de diciembre de 2021 de 10 a.m. a 7 p.m. La asistencia a la opción en persona será solo con cita previa. Las personas que deseen asistir a la

opción en persona pueden llamar al (817) 370-6906 de lunes a viernes entre las 8 a.m. y 5 p.m. para hacer una cita y recibir más instrucciones con respecto a la opción en persona.

#### **DIPOSITIVA 6 – Comparte tus comentarios**

Los comentarios sobre este proyecto se aceptarán de cuatro maneras, que se describen en esta diapositiva. Todos los comentarios se tendrán en cuenta y se responderán en el registro del proyecto y formarán parte del documento ambiental final para este proyecto propuesto. Este documento se pondrá a disposición del público en línea en [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov) buscando las palabras clave "I-35W at Alvarado". Todas sus declaraciones, comentarios y preguntas se tendrán muy en cuenta antes de determinar el diseño final. Todos los comentarios son bienvenidos, pero deben ser recibidos o marcados por correo antes del 22 de diciembre de 2021. El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-6772 en horario de oficina o enviar un correo electrónico a [Thomas.Marquardt@txdot.gov](mailto:Thomas.Marquardt@txdot.gov) o al personal del proyecto en cualquier momento del proceso de desarrollo del proyecto.

#### **Diapositiva 7 - Audiencia pública virtual - Objetivo**

La audiencia pública virtual ha sido convocada por el Departamento de Transporte de Texas y se está llevando a cabo para recibir y considerar los comentarios del público con respecto al proyecto de la I-35W. Es posible que usted haya asistido a audiencias públicas anteriores realizadas por el Departamento de Transporte de Texas. Sin embargo, en beneficio de aquellos de ustedes que nunca han asistido a uno, me gustaría explicar por qué y cómo el Departamento lleva a cabo una audiencia pública. Una audiencia pública tiene cuatro propósitos esenciales:

1. Informar al público del estado de la planificación del proyecto y presentar las recomendaciones basadas en los estudios realizados hasta la fecha.
2. Describir el proyecto para que los asistentes puedan determinar el potencial del proyecto para afectar a sus vidas y propiedades.
3. Proporcionar al público la oportunidad de ver la información y expresar sus opiniones en esta fase del proceso de planificación, cuando todavía existe flexibilidad para responder a los comentarios y antes de que se finalicen las decisiones de ubicación y diseño.
4. Y, por último, elaborar un registro de las opiniones y la participación del público que acompañe a las recomendaciones para decisiones posteriores.

La audiencia pública virtual se lleva a cabo de conformidad con las leyes federales y estatales.

Una transcripción de esta audiencia estará disponible para el registro oficial.

#### **DIAPPOSITIVA 8 – Resumen del proyecto - Mapa de ubicación del proyecto**

TxDOT propone mejoras en la I-35W en Alvarado, Texas. Los límites del proyecto son desde el puente de la CR 604 y la CR 707 hasta la US 67 por aproximadamente 1.15 millas.

#### **DIAPPOSITIVA 9 – Resumen del proyecto - Condiciones existentes**

La I-35W es una autopista urbana de cuatro carriles divididos con carriles de circulación de 12 pies, un arcén exterior de 10 pies y un arcén interior de cuatro pies con una mediana de hierba. La carretera existente en dirección norte de la I-35W tiene tráfico de dos sentidos con carriles de 12 pies y no es continua. La autopista 35W, también conocida como North Parkway Drive,

también tiene tráfico de doble sentido y una rampa de entrada dedicada a los carriles principales de la I-35W en dirección norte.

**DIAPPOSITIVA 10 – Resumen del proyecto - Condiciones existentes (alternativa de no construir)**

Las condiciones actuales de los carriles principales de la I-35W en dirección norte tienen una curva pronunciada que no cumple con las normas actuales de diseño de TxDOT para viajes interestatales de alta velocidad. Además, la carretera frontal de la I-35W en dirección norte es discontinua, y las rampas actuales crean una zona corta de zigzag para los automovilistas. La rampa de salida a la izquierda de la I-35W en dirección sur se cerró a la US 67 debido a la inesperada ralentización del tráfico en los carriles principales. Y, el espacio libre del puente del carril principal de la I-35W en dirección norte sobre la rampa cerrada en dirección sur es deficiente, no cumple con las normas actuales de TxDOT, y requiere su eliminación.

**Diapositiva 11 - Visión general del proyecto - Objetivo y necesidad**

El proyecto propuesto es necesario para mejorar la movilidad y el acceso y aumentar la seguridad mediante la mejora de las condiciones existentes para cumplir con los criterios de diseño actuales. Los carriles principales y las rampas de la I-35W en dirección norte se mejorarán junto con la eliminación de la salida cerrada a la izquierda de la I-35W en dirección sur y el puente del carril principal de la I-35W en dirección norte sobre ella.

**DIAPPOSITIVA 12 – Resumen del proyecto - Mejoras propuestas (alternativa de construcción)**

TxDOT propone que los carriles principales de la I-35W en dirección norte sean realineados y reconstruidos para cumplir con las normas de diseño actuales, reduciendo o aplanando la curvatura de la calzada. La actual carretera discontinua hacia el norte de la I-35W se extendería para hacer una carretera continua de un solo sentido desde la US 67 hacia el norte hasta la CR 604/CR 707. La BUS 35W o North Parkway Drive se mantendría con tráfico de doble sentido y se uniría a la nueva carretera frontal en dirección norte con una intersección en "T". Las vías de acceso existentes se extenderán a la nueva carretera de acceso para mantener el acceso. En la actualidad, las rampas en dirección norte de la I-35W en este lugar crean una breve zona de zigzag para los automovilistas que entran y salen de la autopista. Las nuevas rampas se reubicarán en un intercambiador en "X" mejorado.

La rampa de salida de la I-35W en dirección sur, a la izquierda, se eliminaría junto con el puente del carril principal de la I-35W en dirección norte. Estas mejoras propuestas se ilustrarán con más detalle en las siguientes diapositivas.

### **DIAPPOSITIVA 13 - Resumen del proyecto - Rampas existentes y propuestas**

Este gráfico muestra las rampas existentes a la izquierda. El gráfico de la derecha muestra la reubicación de la rampa en la I-35W en dirección norte, trasladando la rampa de salida de la I-35W a la CR 604/CR 707 más al sur para unirse a la nueva extensión de la carretera de un solo sentido y trasladando la rampa de entrada de la US 67 en dirección norte a la I-35W ligeramente al norte. La rampa de entrada de la BUS 35W o North Parkway Drive a la I-35W en dirección norte se eliminaría, y los automovilistas utilizarían la rampa de entrada reubicada propuesta desde la US 67.

#### **DIAPPOSITIVA 14 – Resumen del proyecto - Mejoras propuestas en la I-35W**

El esquemáticos de esta diapositiva ilustra las mejoras propuestas para los carriles principales de la I-35W en dirección norte y la carretera lateral para cumplir con los estándares de diseño actuales para mejorar la seguridad y la movilidad. La alineación de los carriles principales de la I-35W en dirección norte en naranja aplanaría la curva existente para acomodar mayores velocidades en la interestatales. Las rampas mostradas en azul entre el puente de la CR 604 y la CR 707 y la US 67 serían reubicadas para reducir el tráfico. El color morado resalta las mejoras propuestas para las carreteras laterales, convirtiéndola en una carretera de un solo sentido y ampliándola hasta la carretera US 67. La actual BUS 35W (North Parkway Drive) se realinearía con una intersección en T en la carretera lateral propuesta en dirección norte. El ancho de los carriles principales y de los carriles laterales de la carretera delantera seguirá siendo el mismo a 12 pies, pero la carretera lateral incluirá la adición de una banqueta de uso compartido de 10 pies de ancho. Estas mejoras propuestas se muestran con mayor detalle en las próximas diapositivas.

#### **DIAPPOSITIVA 15 – Resumen del proyecto - Propuesta de conexión del BUS 35W**

Esta vista ampliada muestra en azul claro la nueva intersección propuesta de BUS 35W o North Parkway Drive en dirección norte con la nueva carretera de un solo sentido hacia el norte de la I-35W. La calle transversal de BUS 35W o North Parkway Drive seguiría siendo de doble sentido para que el público pueda acceder a los negocios y permitiría girar a la derecha sólo en la carretera de frente de sentido único hacia el norte. La línea azul real que se extiende junto a la

intersección en T de BUS 35W/North Parkway Drive muestra una acera de 5 pies que se incluiría en el proyecto y que terminaría en la entrada existente de Village Park Drive.

Las líneas rojas y las líneas diagonales azules muestran los tramos de carretera y de puente existentes que se eliminarán, mientras que el color verde lima ilustra las vías de acceso de las empresas ampliadas a la nueva carretera fronteriza de sentido único en dirección norte. La línea azul con marcas de hash junto a las líneas de hash rojas que muestran la eliminación de la calzada existente propone la denegación de acceso para las futuras vías de acceso.

La línea verde oscuro junto a la carretera morada de la I-35W en dirección norte muestra un camino separado de 10 pies de uso compartido que se añadiría desde la US 67 extendiéndose hacia el norte y terminando aproximadamente a 856 pies al norte de la intersección en T de la BUS 35W o North Parkway Drive.

#### **DIAPPOSITIVA 16 – Resumen del proyecto - Propuesta de rampa rediseñada**

Las líneas rojas en esta vista esquemática muestran que el proyecto propuesto cerraría la actual rampa de entrada de la US 67 a los carriles principales de la I-35W en dirección norte. La nueva rampa de entrada se propone trasladar al norte de la BUS 35W o North Parkway Drive que se mostrará en la siguiente diapositiva. Desde los carriles principales de la I-35W en color naranja, la rampa de salida azul propuesta hacia el norte de la I-35W proporcionaría acceso a la CR 604 y la CR 707. La rampa de salida propuesta conectaría con la carretera de un solo sentido hacia el norte de la I-35W desde la US 67. El tráfico saldría de los carriles principales hacia el norte de la I-35W y continuaría hacia el norte en la carretera de un solo sentido. Los conductores de la I-35W en dirección norte que accedan a BUS 35W o North Parkway Drive saldrían al sur de la US



67, permanecerían en la carretera de acceso y girarían a la derecha hacia BUS 35W o North Parkway Drive. Esta vista también propone una apertura en una denegación de acceso existente a lo largo de la carretera frontal de la I-35W justo al norte de la intersección de la US 67.

#### **DIAPPOSITIVA 17 – Resumen del proyecto - Propuesta de rampa rediseñada cont.**

Las líneas rojas en este esquema muestran que el proyecto propuesto cerraría la actual rampa de salida del carril principal de la I-35W en dirección norte hacia la CR 604/CR 707. El azul resalta la rampa de entrada propuesta en dirección norte a los carriles principales de la I-35W desde la US 67 con el naranja mostrando el carril de aceleración hacia los carriles principales. La línea azul con marcas de hash junto a la carretera frontal de la I-35W, cerca de donde comienza la rampa propuesta, propone la denegación de acceso para una futura vía de acceso por motivos de seguridad. El color rosa muestra la carretera frontal de un solo sentido propuesta, convirtiéndose de dos a un sentido. El esquema también muestra que no hay impactos en el puente de CR 604 y CR 707.

#### **DIAPPOSITIVA 18 – Resumen del proyecto - Propuesta de alojamiento para ciclistas y peatones**

Durante el proceso de planificación y ambiental se tuvieron en cuenta las posibilidades para los ciclistas y los peatones. Esta imagen muestra los carriles de la carretera I-35W en dirección norte y el ancho de carril de 12 pies junto con la propuesta de añadir un camino de uso compartido de 10 pies (mostrado en verde) junto a la carretera. Este camino de uso compartido para bicicletas y peatones se extendería hacia el norte desde la US 67 y terminaría

aproximadamente a 856 pies al norte de la intersección en T de la BUS 35W/North Parkway Drive.

**DIAPPOSITIVA 19 – Resumen del proyecto - Alojamiento para bicicletas y peatones cont.**

Además, se construiría una acera de 5 pies de ancho mostrada en azul real a lo largo del BUS 35W/ North Parkway Drive desde la intersección en T con el camino frontal I-35W, terminando en la entrada existente de Village Park Drive.

**DIAPPOSITIVA 20 – Resumen ambiental – FHWA MOU**

Se prevé que el proyecto de mejora de la I-35W reciba fondos federales. Debido a que el proyecto recibe fondos federales, TxDOT está obligado a evaluar los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto. El proceso de la NEPA proporciona análisis de los posibles impactos en el medio ambiente natural y artificial y ayuda a la persona que toma las decisiones a tomar una decisión informada sobre si se debe proceder o no con el proyecto. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras.

Administración de Carreteras que permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para revisar y aprobar ciertos proyectos NEPA asignados. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto. Esta audiencia pública virtual, presentada por TxDOT, se ofrece para compartir información y fomentar los comentarios del público con respecto al proyecto propuesto de la I-35W.

**DIAPPOSITIVA 21 – Resumen ambiental - Participación del público**

Parte del proceso de la NEPA es llevar a cabo la participación pública a través de la participación proactiva de las partes interesadas y la búsqueda de la opinión pública. Durante el desarrollo del proyecto, la participación pública de TxDOT ha incluido la celebración de una Reunión del Grupo de Trabajo Técnico el 25 de febrero de 2020 y una reunión pública virtual el 5 de noviembre de 2020 con el fin de recibir las aportaciones del público.

#### **DIAPPOSITIVA 22 – Resumen ambiental - Participación del público cont.**

Para la audiencia pública, se llevaron a cabo las siguientes actividades de divulgación. Los electos oficiales y los funcionarios públicos recibieron por correo una notificación, un formulario de comentarios y una hoja informativa el viernes 12 de noviembre de 2021.

También se enviaron por correo tarjetas postales en inglés y español, con información sobre la audiencia pública virtual con la opción en persona y cómo hacer comentarios, a los residentes y negocios en un radio de 1/2 milla del proyecto. Los avisos públicos se publicaron en el sitio web de TxDOT ([www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov)) el 16 de noviembre de 2021. También se publicó un aviso de esta audiencia pública en inglés y español en el Fort Worth Star Telegram y en el Cleburne Times Review el jueves 18 de noviembre de 2021.

Además, el Distrito de Fort Worth de TxDOT distribuyó un comunicado de prensa para publicitar la audiencia pública virtual y la opción en persona. Los informes técnicos de TxDOT están disponibles para ver en la ciudad de Alvarado y en línea en [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov) buscando las palabras clave "I-35W en Alvarado".

#### **DIAPPOSITIVA 23 – Resumen ambiental**

Como parte del alcance del proyecto, TxDOT encargó al consultor de ingeniería que determinara los recursos ambientales que debían analizarse, realizara el trabajo de campo para determinar los posibles impactos en los recursos ambientales y documentara esos hallazgos en la preparación del documento de la NEPA. La documentación que apoya la determinación de una exclusión categórica (CE) ha sido preparada para este proyecto de acuerdo con la NEPA. La documentación medioambiental se ha puesto a disposición del público e incluye una evaluación de los siguientes aspectos: Recursos Biológicos, Recursos Hídricos, Recursos Comunitarios, Recursos Culturales, Materiales Peligrosos, Ruido del Tráfico, Calidad del Aire y Acomodaciones para Bicicletas y Peatones.

#### **DIAPOSITIVA 24 – Resumen ambiental - Vegetación**

Sobre la base de los análisis y estudios ambientales, los impactos ambientales potenciales podrían ser impactos menores en la vegetación urbana dentro del derecho de paso existente mantenido por TxDOT. El proyecto no afectaría a la vegetación ribereña o de pradera; sin embargo, afectaría y convertiría 5.5 acres de vegetación urbana en la carretera y 0.41 acres en el camino de uso compartido. Esto sería el resultado de que el proyecto propuesto desplazara los carriles principales de la I-35W en dirección norte hacia el oeste, construyendo la nueva carretera frontal en dirección norte y la extensión, y construyendo el nuevo camino de uso compartido de 10 pies. El proyecto no tendría impactos directos en ninguno de los tipos de vegetación que se encuentran en las praderas de Texas Blackland/Cross Timbers, que es donde se encuentra el proyecto propuesto.

#### **DIAPOSITIVA 25 – Resumen ambiental - Vida Silvestre**

En la zona del proyecto propuesto existen hábitats adecuados y el proyecto puede afectar a las siguientes especies de mayor necesidad de conservación: El sapo de Woodhouse, el abejorro americano, el murciélago Myotis de las cavernas, el zorrillo moteado del este, el lagarto de cristal delgado, la veza de leche de Texas y el dodder de los árboles. En coordinación con la TPWD, BMPs estaría implementado para evitar impactos significativos a estas especies.

También hay un hábitat adecuado dentro del área del proyecto propuesto, y la implementación del proyecto puede impactar a las siguientes especies federales: La mariposa monarca, que es una especie que se está considerando para su inclusión oficial en la lista federal de especies amenazadas y en peligro de extinción. El proyecto cumpliría con el Acuerdo de Conservación Candidato con Garantías (CCAA)/Acuerdo de Conservación Candidato (CCA) para la Mariposa Monarca en Tierras de Energía y Transporte (Acuerdo) para evitar impactos a la mariposa monarca.

#### **DIAPPOSITIVA 26 – Resumen ambiental - Áreas de recursos sin impacto**

El análisis y los estudios medioambientales indicaron que hay recursos que no tendrán ningún impacto. A continuación, se ofrece una breve explicación de estos recursos **Comunidades de Justicia Ambiental (EJ) o de Dominio Limitado del Inglés (LEP)**: No habría impactos negativos para las comunidades EJ o LEP, y no se prevén impactos negativos. Se revisaron los datos del censo más reciente para identificar las comunidades EJ y LEP. Se evaluaron los impactos potenciales asociados con la implementación del proyecto y no se prevén impactos negativos.

**Materiales peligrosos:** Se determinó que todos los materiales peligrosos identificados para este proyecto no son motivo de preocupación ambiental. Se revisaron todas las bases de datos

disponibles públicamente para identificar materiales potencialmente peligrosos dentro o en los alrededores del área del proyecto. Sobre la base de este análisis, se determinó que no habría problemas ambientales.

**Ruido del tráfico:** Las áreas de actividad de uso del suelo adyacentes al proyecto propuesto consisten actualmente en un desarrollo principalmente comercial. Por lo tanto, no hay receptores sensibles adyacentes (es decir, usos de la tierra residenciales o recreativos) que se verían afectados por el ruido del tráfico del proyecto propuesto.

#### **DIAPPOSITIVA 27 - Resumen ambiental - Áreas de recursos sin impacto (con't)**

**Recursos culturales:** De acuerdo con el análisis, no hay recursos históricos o arqueológicos elegibles en el área inmediata del proyecto.

**Recursos hídricos:** Se realizaron visitas al sitio de recursos hídricos para verificar los cuerpos de agua o las características de los humedales. Estos fueron evaluados en base a la huella de la carretera propuesta y por lo tanto se determinó que estas características no serían impactadas permanente o temporalmente.

#### **Diapositiva 28 - Resumen ambiental - Coordinación de agencias**

A través del análisis y los estudios medioambientales, se coordinó con los siguientes organismos: El Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG), la Comisión Histórica de Texas (THC), y el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD).

#### **DIAPPOSITIVA 29 - Resumen ambiental - Informes técnicos**

Los siguientes Informes Técnicos Ambientales pueden verse y descargarse en [www.TxDOT.gov](http://www.TxDOT.gov) buscando por las palabras clave "I-35W at Alvarado". El formulario de análisis de aguas superficiales documenta los recursos hídricos dentro del área del proyecto. La evaluación de los recursos biológicos utilizando el Formulario de Análisis de Especies de TxDOT y la Evaluación del Sitio de Nivel 1, ambos evalúan las especies protegidas, la revisión del hábitat y en última instancia facilitan la coordinación con el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas. La Solicitud de Coordinación del Proyecto Histórico para los Recursos Culturales determina la cantidad de coordinación necesaria con la Comisión Histórica de Texas. Se llevó a cabo un estudio de antecedentes arqueológicos junto con una evaluación del impacto en la comunidad, una evaluación inicial de materiales peligrosos y un informe técnico sobre el ruido del tráfico. También se llevó a cabo un Informe de Conformidad para ajustarse al Programa de Mejora del Transporte de la Organización de Planificación Metropolitana y al Plan de Transporte Metropolitano; y, se completó un Formulario de Solicitud de Clasificación CE (d) abierto que documenta que no hay impactos significativos de la implementación del proyecto en los recursos ambientales que fueron evaluados; por lo tanto, pueden ser despejados ambientalmente a través de una exclusión categórica.

### **DIAPPOSITIVA 30 - Resumen ambiental – Conclusión**

Basándose en los estudios, las investigaciones ambientales indican que el proyecto propuesto no tendría un impacto significativo en la calidad del entorno humano.

Es posible que se realicen revisiones de los documentos medioambientales para actualizarlos o para atender las necesidades de las agencias estatales y federales. Las revisiones también

pueden realizarse como resultado de comentarios públicos recibidos durante el periodo de comentarios. Una vez realizadas todas las revisiones necesarias, se prevé una determinación de exclusión categórica para este proyecto.

#### **DIAPPOSITIVA 31 - Derecho de paso**

No se requeriría ningún derecho de paso adicional o servidumbre permanente para este proyecto propuesto; sin embargo, se requiere el control del acceso a lo largo de la carretera de acceso hacia el norte de la I-35W. El proyecto propone la denegación de acceso a lo largo de la carretera de la I-35W en dirección norte, donde se conectan las rampas propuestas, como se indica en las diapositivas 15 y 16. Como se muestra en la diapositiva 17, la denegación de acceso existente a lo largo del corredor sigue siendo la misma, excepto por una apertura propuesta que permite una futura entrada de vehículos en la carretera de la I-35W en dirección norte cerca de la US 67.

#### **DIAPPOSITIVA 32 - Derecho de paso (cont.)**

La ley uniforme de asistencia de reubicación y adquisición de bienes inmuebles de 1970, una ley aprobada en 1970 que fue diseñada para asegurar que cualquier persona que posea la propiedad necesaria para un propósito público sea tratada de manera justa, establezca pautas para la adquisición de propiedades y la reubicación de personas y empresas desplazadas. Es la política del TxDOT que las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les nieguen beneficios excluidos de la participación o de otra manera serán objeto de discriminación basada en los motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional.



### **DIAPOSITIVA 33 - Derecho de paso (cont.)**

Como se ha dicho, este proyecto no requerirá ningún derecho de paso adicional ni servidumbres permanentes, pero sí cambios en la denegación de acceso, que forma parte del proceso de adquisición de derechos de paso.

Se creará una parcela de derecho de paso en situaciones en las que no se adquiriera ningún terreno de un propietario colindante pero la denegación de acceso se muestre en el esquema de diseño y en el mapa de derecho de paso. La adquisición del control de acceso, sin embargo, sólo se produciría con el siguiente proceso:

La denegación de acceso se valoraría utilizando la nueva norma de compensación de la afectación material del acceso directo. Si la tasación indica que la denegación de acceso alcanza un nivel de deterioro material del acceso directo que afecta al valor de mercado de la propiedad restante, se utilizarían los procedimientos normales de adquisición para adquirir una liberación y una renuncia de los derechos de acceso. La oferta se basaría en el valor de tasación. Si la tasación indica que la línea de control de acceso no perjudica materialmente el acceso directo y/o no afecta al valor de mercado de la zona, no se procederá a la adquisición del control de acceso. En estos casos, el control de acceso quedaría bajo el poder de policía del Departamento. Para más información, los folletos de derecho de paso están disponibles en el sitio web de TxDOT.

### **DIAPOSITIVA 34 - Calendario del proyecto y próximos pasos**

Esta diapositiva destaca los pasos del proceso de la NEPA y el calendario del proyecto. Una reunión del grupo de trabajo técnico el 25 de febrero de 2020 y una reunión pública virtual el 5

de noviembre de 2020 se llevaron a cabo para buscar opiniones y comentarios sobre el proyecto. "Usted está aquí" en la línea de tiempo es esta audiencia pública virtual con opción en persona que se celebra para recibir comentarios formales sobre el proyecto propuesto. Se anticipa recibir la aprobación ambiental a principios de 2022 y la aprobación esquemática en la primavera de 2022 con TxDOT planeando adjudicar el proyecto propuesto de la I-35W a un contratista de construcción en agosto de 2022. La construcción comenzaría en otoño de 2022 y se estima que estaría terminada a finales de 2023.

#### **DIAPPOSITIVA 35 - Calendario del proyecto y próximos pasos (cont.)**

En resumen, el coste de construcción estimado de las mejoras propuestas para la I-35W es de 10.8 millones. Este proyecto propuesto está planeado para ser construido dentro del derecho de paso de TxDOT y no requeriría derecho de paso adicional o servidumbres permanentes, pero se requeriría un nuevo control de acceso en áreas designadas. La reubicación de los servicios públicos se completará en el verano de 2022 y se estima que la construcción comenzará en el otoño de 2022. Se estima que el proyecto estará terminado a finales de 2023.

#### **DIAPPOSITIVA 36 - Como enviar sus comentarios**

TxDOT valora sus comentarios sobre este proyecto. El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-6772 en horario de oficina o enviar un correo electrónico al personal del proyecto para hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento del proceso de desarrollo del mismo. Para hacer comentarios formales sobre este proyecto, puede dejar un mensaje de voz con sus comentarios al (833) 933-0437. O bien, enviar sus comentarios por correo al Ingeniero del Distrito de Fort Worth, Carl Johnson, P.E. en 2501 Southwest Loop 820,

Fort Worth, Texas 76133. O bien, comente en línea en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) utilizando las palabras clave: I-35W at Alvarado y haga clic en el botón "Submit Your Comments". También puede enviar sus comentarios por correo electrónico al gerente del proyecto de diseño de TxDOT, Thomas Marquardt, en [Thomas.Marquardt@txdot.gov](mailto:Thomas.Marquardt@txdot.gov) . Recuerde enviar sus comentarios antes del miércoles 22 de diciembre de 2021 para que formen parte del registro oficial.

### **DIAPPOSITIVA 37 - Proceso de comentario publico**

Para su comodidad, le invitamos a ver toda la información desarrollada para este proyecto en línea en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) Palabras Clave: I-35W at Alvarado. También está disponible un esquema detallado de la reunión pública para ver el diseño detallado. Otros materiales disponibles para ver son el aviso de audiencia pública, la presentación, la hoja informativa, el mapa del proyecto formulario de comentarios, mapa de limitaciones ambientales, documentación ambiental, disposición de la audiencia pública.

### **DIAPPOSITIVA 38 - Conclusión**

Agradecemos sinceramente su asistencia e interés en relación con el diseño propuesto del proyecto de la I-35W en Alvarado. Sus preguntas, comentarios y preocupaciones serán considerados cuidadosamente. Por favor, no olvide presentar sus comentarios antes del **miércoles 22 de diciembre de 2021**. Gracias, con esto concluye la presentación formal.