



REUNIÓN PÚBLICA VIRTUAL

Ranch-to-Market 2871 (Longview Avenue/Chapin School Road)

De la I-30 a la US 377

CSJ: 2855-01-022

Condado de Tarrant, Texas

Jueves 6 de agosto de 2020

RICARDO GONZALEZ, P.E.

DIAPOSITIVA 1 - Diapositiva del título

Buenas tardes damas y caballeros. Me gustaría darles la bienvenida a la reunión pública virtual RM 2871, que ha sido pregrabada, para el proyecto de mejora propuesto para Ranch-to-Market 2871 (también conocido como Longview Avenue y Chapin School Road) de la I-30 a EE. UU. 377 en el condado de Tarrant.

Esta reunión pública estaba originalmente programada para el 19 de marzo de 2020 en la Iglesia High Ridge. Fue cancelado debido a COVID-19 y ahora se lleva a cabo como una reunión pública virtual.

DIAPOSITIVA 2 – Bienvenido

Gracias por estar con nosotros. Mi nombre es Ricardo González y sirvo como Director de Planificación y Desarrollo del Transporte para el Distrito de Fort Worth del Departamento de Transporte de Texas, mejor conocido como TxDOT.



Esta reunión pública virtual, presentada por TxDOT, se proporciona para compartir información y alentar los comentarios del público sobre el Proyecto de Reconstrucción y Ampliación RM 2871 propuesto.

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 será en lugar de 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.

CMEC Narrator:

DIAPOSITIVA 4 - Propósito y límites del Proyecto

Los límites del proyecto propuesto se extienden a lo largo de RM 2871 desde la Interestatal 30 a la US 377. El propósito de las mejoras propuestas a RM 2871 es mejorar la seguridad y la movilidad en el área del proyecto.

DIAPOSITIVA 5 - Descripción general del Proyecto

El proyecto propuesto se extiende aproximadamente 5.12 millas a lo largo de RM 2871 desde la Interestatal 30 a la US 377 en el Condado de Tarrant, Texas. El proyecto se encuentra tanto en la ciudad de Fort Worth como en la ciudad de Benbrook.

DIAPOSITIVA 6 - Objetivos de participación pública

Los objetivos de participación pública para el proyecto propuesto incluyen proporcionar oportunidades de participación pública para las partes interesadas, los usuarios de la vía pública y la comunidad en general para que participen con el equipo del proyecto y compartan comentarios y actualicen a los interesados en el proceso y el cronograma del proyecto.

DIAPOSITIVA 7 - Calendario de participación pública

Se han llevado a cabo dos reuniones de partes interesadas para el proyecto propuesto. La primera se llevó a cabo en mayo de 2018 y la segunda en noviembre de 2019. Esta reunión pública virtual se llevará a cabo el 6 de agosto de 2020 y la audiencia pública se anticipa en el tercer trimestre de 2021. La aprobación ambiental se anticipa en el cuarto trimestre de 2021.

DIAPOSITIVA 8 - Mejoras propuestas

Las mejoras propuestas para RM 2871 incluyen:

- Reconstrucción y ampliación de 5.12 millas de RM 2871 entre la I-30 y la US 377 desde una carretera rural de dos carriles a una carretera urbana dividida de cuatro carriles, con una mediana curva de 6 a 18 pies de ancho.
- Construcción de un puente de paso elevado en la intersección RM 2871 y el ferrocarril Union Pacific Railroad (UPRR) para eliminar el cruce a nivel.
- Agregar bahías de giro y otras mejoras a las intersecciones existentes
- Proporcionar alojamiento para bicicletas y peatones.

Las alternativas del proyecto requerirían aproximadamente 1 a 16 acres de derecho de vía adicional; dependiendo de la alternativa seleccionada

DIAPOSITIVA 9 – Consideraciones

Las consideraciones importantes para el proyecto propuesto incluyen mejorar la seguridad y la movilidad, mantener el acceso local y minimizar los impactos, minimizar los impactos del derecho de paso, evitar los impactos existentes en los servicios públicos donde sea factible, minimizar los conflictos en el cruce del ferrocarril UPRR y aumentar la capacidad para los volúmenes de tráfico proyectados.

DIAPOSITIVA 10 - Condiciones existentes

RM 2871 también conocido como (Longvue Avenue / Chapin School Road) es actualmente dos carriles de viaje (uno en cada dirección) para la mayor parte de su longitud. Tiene una mediana indivisa con carriles intermitentes para girar a la izquierda con diferentes anchuras de hombros. Las aceras limitadas están solo en el extremo sur del corredor en Benbrook.

DIAPOSITIVA 11 - Operación existente

RM 2871 es inadecuado para satisfacer el tráfico actual y futuro, lo que resulta en congestión y movilidad reducida. Algunas partes de la carretera y las intersecciones existentes no cumplen con los estándares de diseño actuales. El aumento de la congestión en el cruce del ferrocarril UPRR impacta los vehículos de emergencia y crea colas de tráfico dentro de la ciudad de Benbrook.

DIAPOSITIVA 12 - Desarrollo de alternativas

Se evaluaron alternativas conceptuales para identificar las soluciones más razonables para un mayor refinamiento y estudio. Estos incluyen las Alternativas A, B y C y se discutirán con más detalle más adelante en la presentación. El equipo del proyecto utilizará los estudios ambientales y de ingeniería para identificar una alternativa recomendada para el diseño final y la construcción.

DIAPOSITIVA 13 - Alternativa sin construcción - Sección típica de dos carriles existente

La alternativa sin construcción dejaría RM 2871 en su condición actual como una carretera indivisa de dos carriles con carriles intermitentes de giro a izquierda y derecha. La sección sur dentro de Benbrook también tiene un carril adicional hacia el sur para girar en su aproximación a la US 377. El cruce a nivel de la UPRR permanecería ubicado justo al sur de Aledo Rd y las aceras limitadas solo ocurrirían en el extremo sur de RM 2871 en la ciudad de Benbrook.

DIAPPOSITIVA 14 - Alternativa sin construcción - Sección típica de dos carriles

existente

Las condiciones existentes que se mantienen en la alternativa Sin construcción varían ligeramente en diferentes secciones del corredor RM 2871. Desde la I-30 sur hasta Camp Bowie West Boulevard, los dos carriles no divididos existentes se centran aproximadamente en el derecho de paso de 120 pies que actualmente es propiedad de TxDOT.

DIAPPOSITIVA 15 - Alternativa sin construcción - Sección típica de dos carriles

existente

Desde Camp Bowie West Boulevard hasta Locksley Drive en la ciudad de Benbrook, los dos carriles indivisos existentes se encuentran dentro de la mitad occidental del derecho de paso TxDOT que varía en ancho de 120 pies a 160 pies. La carretera cruza sobre Mary's Creek en un solo puente en esta sección.

DIAPPOSITIVA 16 - Alternativa sin construcción - Sección típica de dos carriles

existente

Al sur de Locksley Drive, en la ciudad de Benbrook, la carretera se ensancha dentro del derecho de paso de TxDOT de 160 pies. El carril existente en cada dirección está separado por una mediana para acomodar los carriles dedicados para girar a la izquierda en Jerry Dunn Parkway, Westpark Drive, así como la intersección de la terminal del proyecto en la US 377.

DIAPOSITIVA 17 - Sección típica estándar propuesta

La carretera mejorada proporcionaría dos carriles en cada dirección e incluiría una mediana curvada de concreto de 18 pies que separa los carriles hacia el norte y hacia el sur. Se completará una ruta continua de uso compartido de 10 pies a ambos lados de RM 2871 de acuerdo con los planes regionales para mejorar los medios de transporte no motorizados para el transporte y la recreación. Para la mayor parte del corredor del proyecto, estas mejoras se ajustarán al derecho de paso existente de TxDOT.

DIAPOSITIVA 18 - Sección típica estándar propuesta con carril de giro

Se proporcionarán carriles extendidos para girar a la izquierda en las intersecciones con las calles locales. Las mejoras en la intersección señalizada de Spur 580 y Camp Bowie West Boulevard requerirán un derecho de vía adicional para acomodar los carriles de giro y la carretera ensanchada.

DIAPOSITIVA 19 - Exhibiciones de reuniones públicas

La versión descargable de las pantallas de reuniones públicas presentadas está disponible en www.txdot.gov, busque "RM 2871".

DIAPOSITIVA 20 - Alternativa A

La ampliación propuesta de la carretera existente es una mejora importante para la capacidad adicional de RM 2871. También se están evaluando mejoras adicionales en el nivel de servicio y seguridad donde RM 2871 cruza las vías del ferrocarril Union Pacific

justo al norte de la ciudad de Benbrook. Esto ha llevado a varias soluciones alternativas en esta ubicación.

La alternativa A consiste en una sección transversal de cuatro carriles con una mediana curva de 6 a 18 pies de ancho. Los carriles de giro y los descansos medianos se ubicarían en todo el corredor. Se proporcionaría una ruta de uso compartido de 10 pies a ambos lados de RM 2871. Esta sección típica es común a todas las alternativas.

DIAPOSITIVA 21 - Alternativa A

El cruce ferroviario en esta parte del proyecto para la Alternativa A propone que el cruce a nivel sobre las vías del ferrocarril Union Pacific y Aledo Road permanezca. El perfil de la carretera a través de las vías se suavizaría y el equipo de señal se actualizaría a los estándares actuales. La alternativa A tendría requisitos mínimos para un nuevo derecho de paso.

DIAPOSITIVA 22 - Alternativa B

La alternativa B consistiría en una sección transversal de cuatro carriles con una mediana curva de 6 a 18 pies de ancho. Los carriles de giro y los descansos medianos se ubicarían en todo el corredor. Se proporcionaría una ruta de uso compartido de 10 pies a ambos lados de RM 2871. Se propone un cruce separado por grado en el ferrocarril Union Pacific. Se usarían caminos frontales para conectar el puente con los caminos locales. Se requeriría el derecho de paso para puentes y rampas.

DIAPOSITIVA 23 - Alternativa B

La alternativa B propone que la nueva carretera cruce las vías del ferrocarril UP-Railroad y Aledo Road en una estructura de puente. El acceso local a Aledo Road se proporcionaría mediante las rampas de entrada y salida de RM 2871. El acceso a Chaparral Pass y Veale Ranch Parkway se proporcionaría por un camino de un solo sentido que cruza por debajo del puente y se conecta a Rolling Hills Drive en ambos extremos. Las rampas y caminos frontales propuestos requerirían que TxDOT adquiriera un derecho de paso adicional.

DIAPOSITIVA 24 - Sección típica del puente propuesto - Alternativa B

La estructura del puente para la Alternativa B proporcionaría tres carriles en cada dirección para acomodar los movimientos de tráfico requeridos. La ruta-de-uso compartido también cruzarían el ferrocarril en este puente y estarían separados del tráfico motorizado por un amortiguador de cinco pies que incluye barreras de concreto.

DIAPOSITIVA 25 - Alternativa C

La alternativa C también proporcionaría la sección transversal de cuatro carriles con una mediana curva de 6 a 18 pies de ancho. Los carriles de giro y los saltos medios se ubicarían en todo el corredor y se proporcionaría una ruta de uso compartido de 10 pies a ambos lados de RM 2871. Esta alternativa realinearía RM 2871 hacia el oeste a medida que cruza Walnut Creek y las vías del ferrocarril UP. Esto permitiría el uso de la porción existente de RM 2871 sobre Walnut Creek. Al igual que la Alternativa B, se propone un cruce separado por grado en el ferrocarril Union Pacific. Se usarían caminos frontales

para conectar el puente con los caminos locales. Se requeriría el derecho de paso para puentes y rampas.

DIAPOSITIVA 26 - Alternativa C

La carretera mejorada de la Alternativa C estaría en una estructura de puente sobre Walnut Creek, las vías del ferrocarril y Aledo Road. Al alinear este puente hacia el oeste, la porción existente de RM2871 sobre Walnut Creek se puede dejar en su lugar. La intersección de Chaparral Pass y Veale Ranch Parkway también se dejaría en sus ubicaciones existentes. Para proporcionar acceso a esta área, una extensión de Rolling Hills Drive hacia el este se conectaría a una nueva intersección en Veale Ranch Parkway. La realineación de RM 2871 y la extensión de Rolling Hills Drive requerirían la adquisición de un derecho de paso adicional para esta Alternativa.

DIAPOSITIVA 27 - Sección típica del puente propuesto - Alternativa C

La estructura del puente para la Alternativa-C proporcionaría dos carriles en cada dirección y arcenes completos de 12 pies de ancho por seguridad. Los caminos de uso compartido también cruzarían el ferrocarril en este puente y estarían separados del tráfico motorizado por un amortiguador de cinco pies que incluye barreras de concreto.

DIAPOSITIVA 28 - Proceso Ambiental

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido realizadas por TxDOT

de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.

DIAPOSITIVA 29 - Mapa de restricciones ambientales

Se han identificado posibles limitaciones ambientales a lo largo del corredor del proyecto. Se completarán estudios de campo ambientales detallados e informes técnicos para el proyecto propuesto a fin de obtener la autorización ambiental antes de la construcción. Una copia descargable del Mapa de Restricciones Ambientales está disponible en www.txdot.gov, Busque “RM 2871”.

DIAPOSITIVA 30 - Hitos estimados del proyecto

El cronograma del proyecto previsto después de la reunión pública virtual del 6 de agosto de 2020 de hoy incluye la aprobación ambiental en 2021. Se anticipa que la adquisición del derecho de vía comenzará en 2023 con un diseño del 100% y la coordinación de servicios públicos completada para 2024. Se estima la construcción comenzará en 2025 y finalizará en 2027.

DIAPOSITIVA 31: Comparta su opinion

TxDOT se compromete a continuar nuestros esfuerzos para obtener comentarios del público sobre este proyecto. Entendemos que este formato de reunión pública virtual es un poco diferente, así que tomemos unos minutos y expliquemos el proceso de comentarios, que es la parte más importante de este video. Dada nuestra situación actual



de COVID-19, el Distrito de Fort Worth está pidiendo al público que brinde sus comentarios de las siguientes maneras:

- Se pueden hacer comentarios durante todo el período de comentarios y se incluirán en la documentación de la reunión.

- Puede enviar sus comentarios por correo electrónico a: Ram.Dhakal@txdot.gov.

- Puede llamar a Ram Dhakal al (817) 370-3519 durante el horario comercial habitual.

- Puede enviar sus comentarios por correo a:

Texas Department of Transportation

ATTN: Ram Dhakal, P.E.

2501 Southwest Loop 820

Fort Worth, TX 76133

- Además, puede enviar sus comentarios en línea visitando el sitio web www.txdot.gov. Buscar "RM 2871". Luego haga clic en el botón "Enviar su comentario".

El período de comentarios públicos se cierra el 21 de agosto de 2020, que es 15 días después de esta reunión pública virtual. Asegúrese de que su comentario sea recibido o enviado por correo antes de esta fecha.



El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-3519 durante el horario de oficina habitual o enviar un correo electrónico al personal del proyecto en cualquier momento del proceso de desarrollo del proyecto.

Gracias por asistir a la reunión pública virtual RM 2871.