REUNIÓN PÚBLICA

FARM TO MARKET (FM) 93 DESDE WHEAT ROAD HASTA LA CARRETERA ESTATAL (SH) 317

CONDADO DE BELL, TEXAS

CSJ: 1835-01-026

16 DE JULIO DE 2026

DIAPOSITIVA 1 – Diapositiva de Título

El Departamento de Transporte de Texas desea darle la bienvenida a esta reunión pública virtual con jornada de puertas abiertas presencial. Esta es una presentación pregrabada. Esta presentación proporcionará información sobre el proyecto propuesto Farm-to-Market (o FM) 93 desde Wheat Road hasta la Carretera Estatal 317. Me llamo Ivonne Valdivia, formo parte del equipo del proyecto, y queremos agradecerle su participación en esta reunión pública.

DIAPOSITIVA 2 – Maneje como un Tejano

Debido a que la seguridad es una prioridad para TxDOT, comenzamos cada reunión con un minuto de seguridad. Hoy destacaremos la nueva campaña de seguridad de TxDOT, Drive Like a Texan o Maneje como un Tejano.

No importa dónde empecemos, cada milla nos une más. Y como Tejanos, nos cuidamos unos a otros en el camino. Nos echamos la mano. Bajamos la velocidad, y tomamos nuestro tiempo. Por que al final del día, todos

queremos llegar sanos y salvos a casa. Maneja como un Tejano. Amable. Cortés. Y seguro.

DIAPOSITIVA 3 – Mapa de Ubicación del Proyecto

El proyecto propuesto reconstruirá el corredor existente de la FM 93 desde Wheat Road hasta la SH 317 (Main Street) en Belton.

DIAPOSITIVA 4 – Lo Que Ha Cambiado Desde la Última Reunión

Desde la primera reunión pública, el equipo del proyecto revisó los comentarios de la comunidad y realizó varios ajustes de diseño para minimizar los impactos, al mismo tiempo sigue cumpliendo con el propósito y las necesidades del proyecto FM 93. Los siguientes cambios se incorporaron al diseño propuesto actualizado.

Se desarrolló una rotonda propuesta en la intersección FM 93 y Wheat Road. En Main Street, se añadió un carril dedicado para girar a la derecha desde Main Street en dirección sur hacia la FM 93 en dirección oeste junto con la rotonda propuesta en ese lugar. El diseño de la intersección cerca de Colonial Parkway también se mejoró para acomodar mejor la entrada del distrito escolar de Belton.

Para el acceso y la movilidad a los giros en U, se añadieron áreas ampliadas de giro, conocidas como loons, en la mediana para facilitar los movimientos de camiones con remolques. Se añadió una ubicación adicional para hacer

un giro en U entre Wheat Road y la SL 121, y se mejoró la accesibilidad del giro en U desde la propiedad de la Iglesia de Dios en Cristo.

La extensión propuesta de derecho de vía desde Wheat Road hasta la SL 121 se redujo estrechando la mediana y el buffer exterior propuestos. El derecho de vía propuesto entre North Sparks Street y North Smith Street también se redujo incluyendo muros de contención de baja altura detrás del camino de uso compartido.

La alineación de la carretera se desplazó ligeramente hacia el sur, cerca de Colonial Parkway, para eliminar el derecho de vía propuesto frente a la instalación de Oncor al este de la SL 121.

El número de desplazamientos propuestos se redujo a lo largo del corredor incorporando muros de contención cuando fue factible.

Finalmente, se añadió un mirador al camino de uso compartido a lo largo del puente propuesto sobre Nolan Creek.

DIAPOSITIVA 5 – Resumen y Objetivos del Proyecto

El proyecto propuesto reconstruiría el corredor existente de la FM 93 desde Wheat Road hasta la Carretera Estatal 317 en el condado de Bell, Texas.

Desde Wheat Road hasta Mitchell Street, las mejoras propuestas incluyen la ampliación de la FM 93 de dos carriles sin división a cuatro carriles divididos con una mediana elevada.

Desde Mitchell Street hasta la Carretera Estatal 317, las mejoras propuestas incluyen ampliar la FM 93 de dos a tres carriles: un carril en cada dirección con un carril de giro a la izquierda de dos sentidos en el centro.

Además, a lo largo del corredor de la FM 93, desde Wheat Road hasta la Carretera Estatal 317, se añadiría un camino de uso compartido de 10 pies a lo largo del lado sur de esta carretera y una acera de seis pies a lo largo del lado norte de la carretera.

También se proponen tres alternativas de rotonda para este corredor: una en la intersección de la FM 93 con Wheat Road, otra en la intersección de la FM 93 con la SL 121, y la tercera en la intersección de la FM 93 con la Carretera Estatal 317.

DIAPOSITIVA 6 – Propósito y Necesidad del Proyecto

El propósito del proyecto FM 93 desde Wheat Road hasta la Carretera Estatal 317 es mejorar la seguridad y aumentar la movilidad.

Este proyecto es necesario para satisfacer las demandas futuras de viaje derivadas del crecimiento proyectado de la población y el volumen de tráfico, así como para cumplir con los estándares de diseño actuales.

DIAPOSITIVA 7 – Sección Típica Existente

La carretera existente en la FM 93 desde Wheat Road hasta Mitchell Street consta de dos carriles de circulación indivisos de 12 pies de ancho en cada dirección. Hay un acotamiento exterior de ocho pies de ancho en ambos

lados. El derecho de vía existente es de 100 pies de ancho. No existen aceras, instalaciones para bicicletas o peatones.

DIAPOSITIVA 8 – Sección Típica Existente

La carretera existente en la FM 93 desde Mitchell Street hasta la SH 317 consta de dos carriles de circulación indivisos de 18 pies de ancho en cada dirección. Hay un acotamiento exterior de dos pies de ancho en ambos lados. El derecho de vía existente es de 50 pies de ancho. No existen aceras, instalaciones para bicicletas o peatones.

DIAPOSITIVA 9 – Carretera Dividida de Cuatro Carriles con una Mediana Elevada

El proyecto propuesto desde Wheat Road hasta Mitchell Street incluye un derecho de vía de 162 pies y agregaría un carril adicional en cada dirección y una mediana cubierta de hierba. El proyecto propuesto también incluye la adición de un camino de uso compartido de 10 pies de ancho en un lado y una acera de 6 pies de ancho en el otro lado de la carretera.

DIAPOSITIVA 10 – Sección Típica Propuesta

El proyecto propuesto, desde Mitchell Street hasta la Carretera Estatal 317, incluye un ancho de derecho de vía de 74 pies y se ensancharía de una calle de dos carriles sin división a una de dos carriles con un carril de giro a la izquierda de dos sentidos en el centro. El proyecto propuesto también incluye la adición de un camino de uso compartido de ocho pies de ancho en un lado y una acera de seis pies de ancho en el otro lado de la carretera.

DIAPOSITIVA 11 – Información Sobre la Rotonda

También se proponen tres alternativas de rotonda para este corredor: una en la intersección de la FM 93 con Wheat Road, otra en la intersección de la FM 93 con la SL 121, y la tercera en la intersección de la FM 93 con la Carretera Estatal 317.

En comparación con otros tipos de intersecciones, las rotondas mejoran la seguridad con una reducción de más del 90 por ciento en las muertes, un 76 por ciento en las lesiones y un 35 por ciento en todos los accidentes. Las velocidades más bajas suelen ser más seguras para los peatones. Reducen la congestión durante las horas punta y en otros momentos, con menos retrasos. Además, reducen la contaminación y el consumo de combustible, ya que los vehículos tienen menos paradas, no aceleran bruscamente y pasan menos tiempo en ralentí.

Las rotondas pueden ahorrar dinero, ya que normalmente no requieren instalación de semáforos, energía eléctrica ni mantenimiento. Las rotondas más pequeñas pueden requerir menos derecho de vía que las intersecciones tradicionales y a menudo utilizan menos asfalto.

Las rotondas también pueden complementar los valores comunitarios comunes al tener un funcionamiento más silencioso, además de ser funcionales y estéticamente agradables.

DIAPOSITIVA 12 – Costo y Cronograma del Proyecto

Se prevé que el proyecto de la FM 93 desde Wheat Road hasta la SH 317 esté "listo para licitación" para 2031. "Listo para licitación" es cuando TxDOT notifica a la comunidad de la construcción que un proyecto está listo para ser licitado después de que se adquiere todo el derecho de vía y se reubicarían los servicios públicos. La construcción de un proyecto comienza después de que se completa el proceso de licitación. El costo total de construcción del proyecto es de aproximadamente $15 millones. Actualmente, el proyecto no está financiado para su construcción y no se puede licitar hasta que se identifique el financiamiento; sin embargo, la adquisición del derecho de vía puede continuar incluso si el proyecto no está financiado para la construcción.

DIAPOSITIVA 13 – Asignación de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) al Departamento de Transporte de Texas

Se llevarán a cabo estudios ambientales para el proyecto de la FM 93 propuesto para respaldar una autorización ambiental de acuerdo con NEPA. Estos análisis ambientales son necesarios para identificar, evitar y minimizar los efectos sobre el entorno humano y natural.

DIAPOSITIVA 14 – Limitaciones Ambientales

Este mapa muestra las limitaciones ambientales conocidas dentro o cerca del corredor del proyecto. Estas restricciones incluyen humedales o aguas jurisdiccionales en los principales cruces de arroyos, especies amenazadas o en peligro de extinción, tierras de las secciones 4(f) y 6(f), cementerios y

sitios arqueológicos, y sitios de materiales peligrosos. El objetivo es evitar o minimizar los impactos de estas restricciones a medida que se desarrolla el diseño de las mejoras propuestas.

DIAPOSITIVA 15 – Derecho de Vía y Acceso

Este proyecto se encuentra en sus primeras etapas, y el derecho de vía y el acceso aún no están determinados, pero cubramos lo que esto implica típicamente. Es importante entender que las recomendaciones de acceso y derecho de vía varían en función de las necesidades de cualquier proyecto. El ancho del derecho de vía propuesto depende de los requisitos de diseño, incluida la adaptación para el número requerido de carriles, las instalaciones para peatones y bicicletas, y los requisitos de drenaje y servicios públicos.

Además, el acceso y el derecho de vía pueden verse afectados por varios factores. Estos pueden incluir los costos de construcción, los costos de adquisición de propiedades, los costos de acceso y las preferencias de desarrollo económico de la comunidad.

DIAPOSITIVA 16 – Cronograma del Proyecto

El proyecto FM 93 se encuentra actualmente en fase de diseño geográfico, habiendo tenido lugar la primera reunión pública para recopilar opiniones públicas y de partes interesadas en agosto de 2024. La segunda reunión pública tendrá lugar hoy, 16 de julio de 2026, y se espera que el esquema se finalice más adelante en 2026.

De cara a los próximos años, se espera la autorización ambiental en 2027 y se prevé que la construcción comience en 2031. Esta línea temporal es aproximada y sujeta a cambios.

DIAPOSITIVA 17 – Obtenga Más Información

Para obtener más información sobre este proyecto, visite www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html. O puede escanear el código QR.

DIAPOSITIVA 18 – Cómo Brindar Sus Aportaciones y Hacer Preguntas

Sus comentarios son un componente importante de este proyecto y TxDOT quiere saber de usted. Para que se incluyan en la documentación oficial del proyecto, todos los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del **viernes 31 de julio de 2026**.

Se pueden proporcionar comentarios:

- Presencialmente en la reunión pública o en línea utilizando la página web del proyecto FM 93
- Por correo electrónico enviado a LRoss-c@txdot.gov
- Por correo enviado a:

  Nancy Ledbetter & Associates
  Attn: FM 93
  P.O. Box 14622

Austin, TX 78761

- O por teléfono llamando al 254-566-9193

Tras la reunión pública y el periodo de comentarios, el equipo del proyecto revisará todos los comentarios recibidos durante el periodo, evaluará su viabilidad para su incorporación al estudio y desarrollará respuestas, que estarán disponibles en línea en TxDOT.gov una vez que hayan sido preparadas.

DIAPOSITIVA 19 – ¡Gracias!

Gracias por su interés en las mejoras de la FM 93 desde Wheat Road hasta la SH 317 en Belton. Para obtener más información, visite www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html.