



AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL I-30
Desde Linkcrest Drive hasta I-820
Condado de Tarrant, Texas
CSJ: 1060-01-214
martes, 22 de septiembre de 2020

RICARDO GONZALEZ, P.E., narrador

Diapositiva 1 – Diapositiva de título

Buenas tardes damas y caballeros. Me gustaría darle la bienvenida a la audiencia pública virtual de la I-30 del 22 de septiembre de 2020, que ha sido pregrabada, para el proyecto de mejora propuesto a la I-30 desde Linkcrest Drive hasta la I-820 en el condado de Tarrant.

Diapositiva 2 – Bienvenidos

Gracias por estar con nosotros. Mi nombre es **Ricardo González** 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 audiencia pública virtual, presentada por TxDOT, se está brindando para compartir información y alentar los comentarios del público con respecto al Proyecto propuesto de Mejoras I-30 propuesto. La página web del proyecto para esta audiencia pública virtual es www.txdot.gov. Busque "I 30 Linkcrest".



Diapositiva 3 – Audiencia 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 audiencia pública virtual para evitar el contacto en persona. En este momento, el formato virtual será en lugar de una audiencia pública en persona. La presentación cubrirá la misma información que el Distrito de Fort Worth habría compartido en la audiencia pública en persona. Sin embargo, el proceso de comentarios para esta audiencia pública virtual será diferente de lo que normalmente realizamos en una audiencia en persona y se explicará en breve. Toda la información del proyecto se puede encontrar en el sitio web de TxDOT.

CONSULTANT, narrador

Diapositiva 4 – Agenda de audiencia pública virtual

La audiencia pública virtual I-30 cubrirá el propósito de la audiencia pública, el diseño del proyecto, el medio ambiente, el derecho de vía, cómo proporcionar comentarios para el proyecto propuesto, y un aplazamiento.

Diapositiva 5 – Propósito de la audiencia pública

El propósito de la audiencia pública de hoy es presentar una actualización del proyecto al público, informar al público sobre el diseño del proyecto, proporcionar al público la documentación ambiental, ofrecer al público la oportunidad de proporcionar comentarios, desarrollar un registro de participación pública y recopilar declaraciones formales.



Diapositiva 6 – Límites del proyecto

Los límites del proyecto propuesto para la I-30 comienzan en Linkcrest Drive y terminan en la I-820.

Diapositiva 7 – Descripción del proyecto

El proyecto propuesto se extiende aproximadamente 3.3 millas a lo largo de la I-30 desde Linkcrest Drive hasta la I-820 en el condado de Tarrant, Texas. El proyecto se encuentra dentro de la ciudad de Fort Worth.

Diapositiva 8 – Participación pública

La participación pública anterior incluye reuniones con la ciudad de Fort Worth, NCTCOG, TxDOT y vecindarios en el 23 de marzo de 2016, el 26 de abril de 2016 y el 25 de mayo de 2016.

Diapositiva 9 – Avisos de audiencia pública

Los avisos de audiencia pública se publicaron en los siguientes documentos: The Fort Worth Star-Telegram el 6 de septiembre de 2020; The White Settlement Bomber News el 3 de septiembre de 2020; y La Estrella el 5 de septiembre de 2020.

El aviso de audiencia pública se publicó en la página web de TxDOT en www.txdot.gov el 2 de septiembre de 2020.



El aviso de audiencia pública se publicó en los sitios web municipales locales. Los propietarios afectados, los funcionarios públicos y electos y las partes interesadas del proyecto recibieron avisos individuales por correo.

Las pantallas de audiencia pública estaban disponibles para su visualización en persona en la oficina del distrito de TxDOT-Fort Worth, sala de RTC y solo se realizaban con cita previa.

Diapositiva 10 – Propósito y necesidad

El proyecto propuesto es necesario para mejorar la seguridad y la movilidad, agregar capacidad para adaptarse a la mayor demanda de tráfico y mejorar la conectividad para el uso de peatones y bicicletas.

Diapositiva 11 – Alternativa sin construcción

La alternativa de No construir no cambiaría las condiciones existentes de la calzada. Actualmente, la I-30 tiene dos carriles de uso general en cada dirección, carreteras secundarias discontinuas dentro del corredor del proyecto, carreteras secundarias de dos vías entre Linkcrest Drive y Spur 580. La carretera I-30 existente también tiene entradas a la izquierda, carreteras secundarias de dos vías, intersecciones complejas y patrón de enrutamiento en el intercambio Spur 580. La I-30 existente actualmente tiene un segmento de tejido corto para el tráfico de la I-30.

Diapositiva 12 – Sección típica existente – alternativa sin construcción

La I-30 existente incluye cuatro carriles de uso general de 12 pies y arcenes separados por una mediana de césped, dentro de un ancho de derecho de vía (ROW) existente de 350 pies y más.

Diapositiva 13 Condición existente – alternativa sin construcción

Las condiciones existentes de la I-30 incluyen entradas a mano izquierda, caminos laterales de dos vías, intersecciones complejas y patrón de enrutamiento en el cruce de Spur 580.

Diapositiva 14 – Alternativa recomendada

La alternativa recomendada propone ensanchar los carriles de circulación existentes para proporcionar tres carriles de circulación en cada dirección (más carriles auxiliares) y proporcionar caminos frontales continuos de un solo sentido con caminos de uso compartido para peatones y bicicletas por aproximadamente 3.3 millas. Los intercambios de la I-30 en RM 2871 y Spur 580 serían reconstruidos. La reconstrucción de rampas incluirá mejoras que cumplan con los estándares actuales de seguridad y diseño.

Diapositiva 15 – Alternativa recomendada

Se proporcionarían cambios de sentido en Linkcrest Drive y Chapel Creek Boulevard. Alemeda Street, las carreteras secundarias de la I-820 entre Westpoint Boulevard y North Normandale Street y el conector directo de la I-820 en dirección sur a la I-30 en dirección oeste serían reconstruidas. El proyecto proporcionaría 18 pies y 6 pulgadas de espacio libre vertical para los corredores de transporte de mercancías. Se requeriría una nueva



denegación de acceso a lo largo de las carreteras secundarias de las propiedades adyacentes en los nuevos cruces de rampas. Se requieren aproximadamente 3.5 acres de derecho de vía adicional.

Diapositiva 16 – Sección típica propuesta – alternativa recomendada

La alternativa recomendada para la I-30 incluiría seis carriles de uso general de 12 pies y carriles auxiliares separados por una barrera mediana. Se reconstruirían varias rampas. Se mejorarían las carreteras secundarias. Los caminos de uso compartido se agregarían y colocarían dentro de un ancho de derecho de vía de 350 pies y más.

Diapositiva 17 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Aquí se muestra, sombreada en verde, la mejora propuesta que agrega un carril de giro en U desde las carreteras secundarias en dirección oeste a este en Linkcrest Drive. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones, sombreado en rojo, está ubicado a lo largo de las carreteras secundarias y entre las carreteras secundarias a lo largo de Linkcrest Drive. Los puentes existentes del carril principal de I-30 sobre Linkcrest Drive permanecerán y estarán sombreados en púrpura. Las calles principales y las carreteras secundarias sombreadas en azul tendrán una mejora de revestimiento de asfalto.

Diapositiva 18 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la eliminación de la I-30 en dirección oeste a la rampa de salida de Linkcrest Drive, sombreada en gris. Las modificaciones de la rampa agregarían Spur 580 a la rampa de entrada en dirección oeste de la I-30, sombreada en naranja, con denegación de acceso a la carretera de fachada en dirección oeste, y



reconstruirían Linkcrest Drive a la rampa de entrada en dirección este de la I-30 con la adición de un carril auxiliar de la I-30 en dirección este, sombreada en naranja. Las calles principales y las carreteras secundarias sombreadas en azul tendrán una mejora de revestimiento de asfalto. Aquí se muestra en amarillo la mejora de la nueva alineación y reconstrucción de la I-30 mainlanes. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 19 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa y la I-30 incluyen la eliminación de la rampa de entrada Spur 580 a la I-30 en dirección oeste, la rampa de salida de la I-30 en dirección este a la rampa de salida Spur 580 y las calles principales de la I-30 sombreadas en gris. Las modificaciones propuestas incluyen la reubicación de la I-30 en dirección este a la rampa de salida Spur 580 sombreada en naranja. Esto desviaría la conexión de Horseshoe Trail oeste a la carretera lateral en dirección este, sombreada en verde y morado. Sombreado en amarillo es la mejora de diseño propuesta para la nueva alineación y reconstrucción de los carriles principales de I-30. Las mejoras adicionales incluyen nuevas carreteras secundarias reconstruidas sombreadas en verde. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 20 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Sombreado en verde es la mejora propuesta para reconstruir el intercambio Spur 580 con las nuevas carreteras de acceso Spur 580 a las carreteras secundarias reconstruidas. Partes de la conexión de la carretera de acceso Spur 580 en dirección sur a Spur 580 permanecerán sombreadas en púrpura. La conexión de la carretera de



acceso de Spur 580 a Spur 580 en dirección norte, sombreada en azul, tendría una mejora de recubrimiento de asfalto. Las mejoras incluyen la reconstrucción de la nueva alineación de los carriles principales de I-30 sombreada en amarillo, y los nuevos puentes reconstruidos de la calle principal y de las carreteras frontales, sombreados en azul oscuro. El camino de uso compartido para el alojamiento de bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias y entre las carreteras secundarias a lo largo de la carretera de acceso Spur 580 en dirección sur.

Diapositiva 21 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la reubicación de la I-30 Chapel Creek Blvd a la rampa de entrada de la I-30 en dirección oeste y la reubicación de la I-30 en dirección este a la rampa de salida de Chapel Creek Blvd. Ambas modificaciones de rampa están sombreadas en naranja. Se propone la construcción de nuevos caminos frontales de un solo sentido entre Spur 580 y Chapel Creek Blvd y esta sombreada en verde. Sombreado en amarillo es la mejora propuesta de la reconstrucción de la nueva alineación de de los carriles principales de I-30. Los carriles principales de la I-30 sombreados en azul tendrán una mejora en la capa de asfalto y el ensanchamiento de la I-30 estará sombreado en amarillo. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 22 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la reubicación de la I-30 en dirección oeste a Spur 580 y la rampa de salida de Linkcrest Drive, y la reubicación de Spur 580 a la rampa



de entrada de la I-30 en dirección este. Ambas modificaciones de rampa están sombreadas en naranja. Se propone una nueva construcción de caminos frontales de un solo sentido entre Spur 580 y Chapel Creek Blvd, y se sombrea en verde. Los carriles principales de la I-30 sombreados en azul tendrán una mejora en la capa de asfalto y el ensanchamiento de la I-30 estará sombreado en amarillo. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 23 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

El intercambio de Chapel Creek recientemente construido con sombra púrpura permanecería. Sombreado en verde es la mejora propuesta para construir nuevos caminos frontales de un solo sentido y agregar un carril de giro en U de los caminos frontales en dirección este a oeste en el intercambio de Chapel Creek Boulevard. El puente de cambio de sentido propuesto sobre las calles principales de la I-30 está sombreado en azul oscuro. Sombreado en amarillo es la mejora propuesta de la nueva reconstrucción de los carriles principales del-30. El camino de uso compartido para el alojamiento de bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias y entre las carreteras secundarias a lo largo del nuevo puente de giro en U de Chapel Creek.

Diapositiva 24 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la eliminación, sombreado en gris y la reconstrucción de la rampa de salida de la I-30 en dirección oeste hasta la rampa de salida de Chapel Creek Blvd, y de la rampa de entrada de Chapel Creek Blvd hasta la I-



30 en dirección este con la denegación de acceso de la carretera de fachada en dirección este. Ambas modificaciones de rampa están sombreadas en naranja. La reconstrucción y la nueva alineación de las carreteras secundarias están sombreadas en verde. Los carriles principales de la I-30 sombreados en azul tendrán una mejora en la capa de asfalto y el ensanchamiento de la I-30 estará sombreado en amarillo. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 25 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Aquí se muestra la mejora propuesta para reconstruir la RM 2871 Intercambio con la RM 2871, giros en U y caminos laterales están sombreados en verde. Los puentes propuestos de RM 2871 y de giro en U sobre las calles principales de la I-30 están sombreados en azul oscuro. Los carriles principales de la I-30 sombreados en azul tendrán una mejora en la capa de asfalto y el ensanchamiento de la I-30 estará sombreado en amarillo. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias y entre las carreteras secundarias a lo largo del nuevo puente de RM 2871.

Diapositiva 26 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la eliminación de la rampa de entrada de Alameda Street a la I-30 en dirección oeste sombreada en gris, y la reconstrucción de la I-30 en dirección este a la rampa de salida de Alameda Street, con la denegación de acceso de la carretera de fachada en dirección este, sombreada en naranja. Las mejoras incluyen la reconstrucción de los conectores directos de la I-820 a la I-30 en dirección



oeste y de la I-30 en dirección oeste a la I-820 sombreados en azul claro. Los carriles principales de la I-30 y las carreteras secundarias, sombreadas en azul, tendrán una mejora de revestimiento de asfalto. El ensanchamiento de la I-30 está sombreado en amarillo. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 27 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Las modificaciones de la rampa incluyen la reconstrucción de la I-30 en dirección este hasta la rampa de salida de Alameda Street sombreada en naranja, con la denegación de acceso a la carretera de fachada en dirección este. Una futura rampa de salida de la I-30 en dirección oeste hasta la RM 2871 está sombreada en rosa. La reconstrucción del puente conector directo I-820 a I-30 en dirección oeste sobre la futura rampa de salida está sombreada en azul oscuro. Las mejoras incluyen la reconstrucción de los conectores directos de la I-820 a la I-30 en dirección oeste y de la I-30 en dirección oeste a la I-820 sombreados en azul claro. Los carriles principales de la I-30 y las carreteras secundarias en dirección este, sombreadas en azul, tendrán una mejora de revestimiento de asfalto. El ensanchamiento de la I-30 está sombreado en amarillo. Se reconstruirá el camino lateral en dirección oeste, sombreado en verde. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 28 – Mejoras propuestas – alternativa recomendada

Sombreado en verde es la mejora propuesta para reconstruir Alameda Street y las carreteras secundarias. El puente propuesto de Alameda Street sobre las calles



principales de la I-30 y la reconstrucción del puente conector directo de la I-820 a la I-30 en dirección oeste sobre Alameda Street está sombreado en azul oscuro. Las mejoras incluyen la reconstrucción de los conectores directos I-820 a I-30 en dirección oeste sombreados en azul claro. El camino de uso compartido para bicicletas y peatones está sombreado en rojo a lo largo de las carreteras secundarias.

Diapositiva 29 – Pantallas de audiencia pública

Las versiones completas de las pantallas de audiencia pública están disponibles para descargar en www.txdot.gov. Busque "I-30 Linkcrest".

Diapositiva 30 – Simulaciones de tráfico

Aquí, en esta diapositiva, se encuentran los videos de simulación de tráfico disponibles para descargar en www.txdot.gov. Busque "I-30 Linkcrest".

Diapositiva 31 – Proceso ambiental

Antes del 16 de diciembre de 2014, la Administración Federal de Carreteras, también conocido como FHWA, revisó y aprobó documentos preparados bajo la Ley de Política Ambiental Nacional, conocida como NEPA. Sin embargo, el 16 de diciembre de 2014, el Departamento de Transporte de Texas 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.



Diapositiva 32 – Proceso ambiental

Se ha preparado una Exclusión Categórica (CE, por sus siglas en inglés) para este proyecto de acuerdo con NEPA. La documentación ambiental se ha proporcionado al público e incluye una evaluación de lo siguiente: derecho de vía / servidumbres, adaptaciones para bicicletas / peatones, impactos comunitarios, vegetación, vida silvestre, recursos hídricos, recursos culturales, materiales peligrosos, ruido del tráfico, y calidad del aire.

Diapositiva 33 – Proceso ambiental

Se requieren aproximadamente 3.5 acres de derecho de vía adicional. Se requerirían aproximadamente 0.41 acres de servidumbres de construcción temporales y 4.01 acres de servidumbres de drenaje permanente.

Diapositiva 34 – Proceso ambiental

Se consideraron acomodaciones para bicicletas y peatones durante el proceso ambiental, y un camino de uso compartido de 10 pies será continuo a lo largo de las carreteras secundarias por 3.3 millas separadas de los carriles de circulación por un amortiguador de 5 pies.

Diapositiva 35 – Proceso ambiental – Vegetación

El proyecto afectaría 1.3 acres de ribera, 0.87 acres de llanuras de inundación, 2.90 acres de sabana, bosques y matorrales de la meseta de Edwards, y 1.77 acres de praderas de pastos altos, hábitats de pastizales.



Diapositiva 36 – Proceso ambiental – Fauna silvestre

El proyecto puede afectar las especies de mayor necesidad de conservación e incluir el sapo de Woodhouse, el búho de madriguera occidental, el visón, la mofeta manchada de las llanuras, la lagartija de cristal delgada, la tortuga caparazón blando liso y la serpiente de cascabel Timber (canebreak).

El proyecto también puede afectar a las especies amenazadas por el estado e incluir la tortuga mordedora de cocodrilo y los siguientes mejillones: el dedo de cerdo de Luisiana, el bolsillo de Sandbank, y el cortador de talones de Texas.

Diapositiva 37 – Proceso ambiental –Recursos hídricos

Se consideraron los recursos hídricos en toda el área del proyecto.. Esta tabla resume los impactos potenciales sobre los cuerpos de agua y las características de los humedales en toda el área del proyecto. Se prevé el impacto de un total de 1.64 acres y 3746.5 pies lineales de cuerpos de agua y humedales.

Se anticipa que los impactos a los recursos hídricos serán permitidos por el Permiso Nacional 14 del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés). Proyectos de transporte lineal con una notificación previa a la construcción. La mitigación de los impactos anticipados puede ser necesaria y se determinaría durante el proceso de obtención de permisos. Los impactos finales sobre los cuerpos de agua y las características de los humedales se determinarán durante el proceso de planes, especificaciones y estimaciones (PS&E).



Diapositiva 38 – Proceso ambiental – Ruido de tráfico

El ruido del tráfico se consideró para el proyecto propuesto. Se encontraron siete impactos de ruido proyectados dentro del corredor del proyecto. Se recomienda una pared de ruido en la escuela All Saints Episcopal. Se llevará a cabo un taller sobre ruido en una fecha posterior.

Diapositiva 39 – Proceso ambiental – Calidad del aire

Se realizó una evaluación cualitativa de las toxinas del aire de origen móvil (MSAT por sus siglas en inglés). Se determinó que pueden ocurrir aumentos temporales en las emisiones de las actividades de construcción. Se utilizarán medidas de control de polvo durante toda la construcción para minimizar las emisiones.

Se completó un formulario de proceso de gestión de congestión del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (conocido como NCTCOG) para el proyecto propuesto. Este formulario proporciona información sobre estrategias alternativas para ayudar a aliviar la congestión y mejorar la movilidad en toda el área. La alternativa recomendada propone la adición de caminos de uso compartido a lo largo del proyecto.

Diapositiva 40 – Proceso ambiental

Los impactos negativos en las comunidades de Justicia Ambiental (EJ) o Dominio Limitado del Inglés (LEP) se verían afectados. No se anticipan impactos negativos en las instalaciones de la comunidad. No se identificaron materiales peligrosos o recursos culturales en el área del proyecto.



Diapositiva 41 – Proceso Ambiental

Las siguientes agencias fueron coordinadas y consultadas durante el proceso de revisión ambiental: Sociedad Histórica de Texas (THC, por sus siglas en inglés), Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD, por sus siglas en inglés), Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés), Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG, por sus siglas en inglés), Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y Naciones Tribales. Diapositiva 42 – Proceso Ambiental

Los siguientes informes técnicos ambientales se pueden ver y descargar en www.txdot.gov. Busque "I-30 Linkcrest". La lista de informes técnicos incluye un informe de delimitación de humedales, formulario de análisis de la superficie del agua, formulario de análisis de especies, evaluación del sitio de nivel 1, solicitud de coordinación del proyecto histórico, estudio de antecedentes arqueológicos, evaluación de impacto comunitario, evaluación del sitio de materiales peligrosos, informe técnico de ruido de tráfico y un informe técnico de calidad del aire.

Diapositiva 43 – Resumen de exclusión categórica

Según los estudios realizados hasta el momento, las investigaciones ambientales indican que el proyecto propuesto no tendría un impacto significativo en la calidad del medio ambiente humano. Se pueden hacer revisiones a los documentos ambientales para actualizarlos o para abordar las necesidades de las agencias estatales y federales. También se pueden realizar revisiones como resultado de los comentarios públicos recibidos durante el período de comentarios. Después de proporcionar todas las revisiones necesarias, se anticipa una determinación de exclusión categórica para este proyecto.



Diapositiva 44 – Derecho de vía

La Ley de Asistencia Uniforme de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, una ley aprobada en 1970 que fue diseñada para garantizar que cualquier persona que posea una propiedad necesaria para un propósito público sea tratada de manera justa, establece pautas para la adquisición de propiedad y la reubicación de personas desplazadas. y empresas.

Es política del TxDOT que a las personas afectadas por la expansión de los sistemas de transporte no se les nieguen los beneficios excluidos de la participación o que de otro modo sean objeto de discriminación por motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidades u origen nacional.

Diapositiva 45 – Derecho de vía

A cada propietario afectado se le ofrece una "compensación justa" por la propiedad necesaria para el proyecto. Para llegar a este valor, se contrató a tasadores independientes para preparar tasaciones detalladas y establecer el valor.

Se hace una oferta por escrito a los propietarios con base en el valor determinado en las tasaciones. Los propietarios tienen un mínimo de 30 días para considerar la oferta.

Los folletos de derecho de vía están disponibles en el sitio web de TxDOT:

<http://txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/publications/landowner-rights.html>



Diapositiva 46 – Financiamiento y cronograma del proyecto

Después de esta audiencia pública virtual, el proyecto propuesto prevé una aprobación ambiental para el otoño de 2020, ajustes de servicios públicos para el verano de 2022, la construcción comenzará en el verano de 2023 y la construcción finalizará en el verano de 2025.

El costo de construcción aproximado para la alternativa recomendada es de \$107.6 millones. El costo total aproximado del proyecto es de \$125 millones. El proyecto está financiado actualmente por \$90 millones.

Diapositiva 47 – Comparta su opinión

TxDOT se compromete a continuar con nuestros esfuerzos para obtener comentarios del público sobre este proyecto. Entendemos que este formato de audiencia 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:

1. Puede enviar sus comentarios por correo electrónico a: Natnael.Asfaw@txdot.gov ([Deletreado como Natnael.Asfaw@txdot.gov](mailto:Natnael.Asfaw@txdot.gov))
2. Puede llamar al (833) 933-0431 para dejar un comentario de hasta 3 minutos.



3. Puede completar una tarjeta de comentarios o enviar sus comentarios por correo electrónico al Departamento de Transporte de Texas.

ATENCIÓN: Carl L. Johnson, P.E.

2501 Southwest Loop 820

Fort Worth, TX 76133

4. Además, puede enviar sus comentarios en línea visitando el sitio web www.TxDOT.gov, busque "I-30 Linkcrest" y luego haga clic en el botón "Enviar su comentario".

El período de comentarios públicos se cierra el martes 6 de octubre de 2020, que es de 15 días a partir de esta audiencia pública virtual. Se pueden hacer comentarios durante todo el período de comentarios. Asegúrese de que su comentario se reciba o tenga matasellos para esta fecha para que se incluya en la documentación oficial de la audiencia.

El público puede llamar al personal del proyecto al (817) 370-6603 durante el horario de oficina habitual o enviar un correo electrónico al personal del proyecto en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto.

Diapositiva 48 – Aplazamiento

Gracias por asistir a la audiencia pública virtual I-30. No olvide enviar sus comentarios antes del **martes 7 de octubre de 2020**.